CENA 3 ZŁ

8.09.74
36
(1209)

SKRZYDLATA POLSKA

Jedna z coraz liczniejszych kobiet-instruktorów lotniczych, Joanna Chodakowska z Aeroklubu Radomskiego, przygotowuje swego ucznia do samodzielnego lotu.
Zdjęcie: Bernard Koszewski



POWIETRZNY ZWIAD "SKRZYDLATEJ" patrz strony 3 4 5

Na horyzoncie

Z Gdańska donoszą o różnych sprawach, które niepokoją. Lotnisko komunikacyjne w Rębiechowie zbudowane zostało w rekordowo szybkim czasie. Wyrażając się ściślej, zakończono dopiero pierwszy etap jego budowy. O drugim etapie na razie nic nie słychać. Jeżeli dalsza rozbudowa lotniska miałaby się przeciągnąć i rozpocząć dopiero po kilku latach, byłoby to wielce niekorzystne. Bo, na przykład, jeżeli za kilka lat trzeba będzie poddać renowacji pas startowy, oznacza to po prostu przerwanie na pewien czas komunikacji lotniczej z Wybrzeżem Gdańskim. Nie ulega też wątpliwości, że obecne plany rozbudowy ulegną wówczas z pewnością dezaktualizacji.

Sprawy przyziemne nowego lotniska są bardziej prozaiczne, chociaż już może drobnej natury. Z sygnałów prasy gdańskiej wynika, że nowy port ma jeszcze sporo niedogodności dla podróżnych, że stary we Wrzeszczu pod wieloma względami przewyższał obecny. Dawniej, narzekają niektórzy, do lotniska można było dojechać tramwajami kilku linii i autobusem LOTU. Obecnie natomiast pasażerowie zdani są niemal wyłącznie na „czerwone autobusy" komunikacji miejskiej.

Cóż, można to zrozumieć. Stare przyzwyczajenia i sentymenty. Nowe, jak zwykle, przyjmuje się powoli. Nie można jednak zrozumieć, dlaczego w nowym porcie brak do tej pory ogólnie dostępnego automatu telefonicznego. Nie wszyscy, jak z tego widać, dotrzymali kroku budowniczym. I słusznie pisze „Głos Wybrzeża", że cierpią na tym nie tylko pasażerowie, ale także opinia naszego portu lotniczego.

Nowe lotnisko w Rębiechowie nie rozwiązało, rzecz jasna, sprawy lotnisk dla innych rodzajów lotnictwa cywilnego. Pozostały jeszcze Aeroklub Gdański, oddział Zakładu Usług Agrolotniczych i Zespół Lotnictwa Sanitarnego. Ten ostatni, mimo że formalnie lotnisko we Wrzeszczu przestało istnieć, a na jego teren weszli energicznie budowlani bloków mieszkalnych, latał jeszcze w lecie z tego terenu. Wydaje się niewątpliwie paradoksalne, iż lotnictwo sanitarne Gdańska apeluje teraz na łamach prasy do mieszkańców Trójmiasta, aby nie utrudniali pracy zespołu. Na byłym lotnisku chodzą teraz bowiem spacerowicze, dzieci bawią się często bez opieki, a i całe rodziny biwakują w pobliżu startów. O wypadek – nietrudno. I znów ciśnie się pytanie, dlaczego tak się dzieje?

Sprawy lotniskowe Wybrzeża Gdańskiego są wielce pouczające i warto chyba z nich wyciągnąć daleko idące wnioski. Problemy lotnisk cywilnych są bowiem już dziś niezwykle nabrzmiałe w stolicy. I zresztą nie tylko.

Niedawno „Trybuna Ludu" zapytywała, co dalej z lotniskiem sanitarnym dla Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego?

„Warto przypomnieć – pisze organ KC PZPR – że pogotowie ratunkowe na Gocławiu jest koordynatorem sieci 16 placówek krajowych lotnictwa sanitarnego. Od działalności CZLS zależy w dużym stopniu działalność lotnictwa sanitarnego w kraju. Nic więc dziwnego, że pracownicy warszawskiego pogotowia ratunkowego na gocławskim lotnisku są już dzisiaj zaniepokojeni swoim losem. Jest to bowiem obiekt, którego organizacja na nowym terenie powinna się już rozpoczynać. Wydaje się więc, że tą sprawą winny zainteresować się energicznie nie tylko miejskie, ale i władze lotnictwa cywilnego."

O nowe miejsce do latania niepokoją się lotnicy sportowi Gdańska, Warszawy, Wrocławia i Poznania. Czy nie można tych znanych od lat spraw odpowiednio wcześniej programować i we właściwym czasie pomyślnie rozwiązywać?!

Ikarus

MEDALE „ZA WYBITNE OSIĄGNIĘCIA SPORTOWE" DLA SPADOCHRONIARZY I MODELARZY

Przed Świętem Lotnictwa Polskiego odbyło się 19 sierpnia w Aeroklubie PRL w Warszawie spotkanie członków Prezydium Zarządu Głównego APRL z działaczami lotnictwa i wybitnymi przedstawicielami sportu lotniczego.

Na spotkanie przybyli między in.: zastępca przewodniczącego GKKFiT, prezes Polskiej Federacji Sportu — **Stanisław Nowosielski**, zastępca dowódcy Wojsk OPK — gen. bryg. pil. **Andrzej Rybacki**, dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „PZL" — mgr inż. **Krzysztof Kuczyński.**

Zebranych powitał serdecznie prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**, zwracając uwagę w okolicznościowym wystąpieniu, iż w roku jubileuszowym XXX-lecia Polski Ludowej i 30-lecia ludowego Lotnictwa Polskiego, a także w roku 55-lecia lotnictwa sportowego w Polsce, sportowcy lotniczy Aeroklubu PRL uzyskali wiele cennych sukcesów.

Kilkudziesięciu działaczy Aeroklubu PRL otrzymało z okazji Święta Lotnictwa odznaczenia i wyróżnienia — Medale XXX-lecia PRL, odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" i „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

Stanisław Nowosielski wręczył działaczom oraz spadochroniarzom i modelarzom odznaczenia sportowe. Złote odznaki „Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej" otrzymali: **Bolesław Gargała, Mieczysław Kamiński** i **Zdzisław Szajewski.** Złote medale „Za wybitne Osiągnięcia Sportowe" otrzymali: **Stanisław Sidor. Ryszard Czechowski, Sylwester Kujawa** i **Edward Ciapała** (po raz drugi). Srebrne medale otrzymali: **Janina Zwierzchowska, Anna Kwaśnik, Grażyna Kudłek, Krystyna Pączkowska, Małgorzata Trepka** i **Jerzy Ostrowski.** Brązowe medale otrzymali **Zbigniew Jurek** i **Lech Podgórski. (y)**

Z LOTU



● **Z OKAZJI** Święta Lotnictwa Polskiego, które w tym roku było dniem jubileuszu 30-lecia ludowego Lotnictwa Polskiego, dowódca Wojsk Lotniczych — gen. bryg. pil. **Henryk Michałowski** oraz dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski udzielili** specjalnej wypowiedzi przedstawicielom Polskiej Agencji Prasowej.

★

● **NUMER** sierpniowy (8/1974) miesięcznika „Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju" poświęcony jest w całości jubileuszowi 30-lecia ludowego Lotnictwa Polskiego i ma rangę dokumentu historycznego. Czasopismo publikuje następujące artykuły: dowódcy WL gen. bryg. pil. **H. Michałowskiego** — „XXX lat ludowego Lotnictwa Polskiego — Jubileusz zrodzony w walce"; dowódcy WOPK gen. dyw. pil. **R. Paszkowskiego** — „XXX lat na straży powietrznych granic PRL"; wiceministra Komunikacji gen. dyw. pil. **J. Raczkowskiego** — „Lotnictwo cywilne w 30-leciu PRL"; gen. bryg. pil. **Fr. Kamińskiego** — „Loty 30-lecia"; gen. bryg. pil. dra **J. Kowalskiego** — „Historyczno-dydaktyczny dorobek Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego"; gen. bryg. pil **Z. Żarskiego** — „Pion OPK i Lotnictwa Akademii Sztabu Generalnego w trzydziestolecie ludowego Lotnictwa Polskiego"; gen. bryg. inż. **S. Kaługina** — „Rozwój zaplecza lotniczo-technicznego w okresie XXX-lecia PRL"; prezesa ZG APRL gen. bryg. nawig. **Wł. Jagiełło** — „Rozwój i osiągnięcia lotnictwa sportowego"; gen. bryg. pil. **J. Jacewicza** — „Braterstwo broni polskich i radzieckich lotników"; kmdr. dypl. pil. **J. Figurskiego** — „Polskie lotnictwo morskie". Poza tym w czasopiśmie, jak zwykle, stałe działy: „Lotnicy 30-lecia". „Kronika", „Kalendarz lotniczy" i „Nowości wydawnicze".

★

● **W GARNIZONIE** lotniczym Marynarki Wojennej uroczyście obchodzono w dniach 17 i 18 sierpnia 30-lecie LLP. Licznie zaproszonym gościom, przedstawicielom dowództwa Marynarki Wojennej, władz nadmorskiego regionu, młodzieży i marynarzom demonstrowano wyszkolenie bojowe pilotów; odbywały się zawody sprawnościowo-obronne marynarzy i kadry, występy zespołów artystycznych. pokazy skoków spadochronowych oraz pilotażu na odrzutowych samolotach bojowych i śmigłowcach.

★

● **TELEWIZJA** Polska nadała 18 sierpnia w programie II, w ramach cyklu „Bitwy, kampanie, dowódcy", półgodzinną audycję poświęconą 30 rocznicy wejścia do akcji bojowej pod Warką ludowego Lotnictwa Polskiego. Zaprezentowano tradycje i dzień dzisiejszy 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" O znaczeniu walk naszego lotnictwa pod Warką mówił red. **Jerzy R. Konieczny**; współczesny dorobek pułku „Warszawa" omówił dowódca 1 pułku lotnictwa myśliwskiego OPK „Warszawa" ppłk dypl. pil. **Roman Harmoza.** Audycję przygotował Zespół Programów Wojskowych TVP.

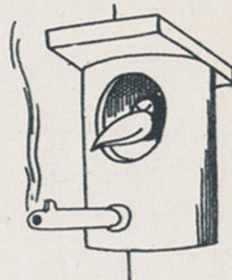
★

● **NOWY** dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji, **Mieczysław Roman**, spotkał się 19 sierpnia z grupą dziennikarzy zajmujących się publicystyką lotniczą. Omówiono niektóre aktualne problemy polskiego lotnictwa cywilnego. W spotkaniu uczestniczyli także zastępcy dyrektora CZLC: mgr **Czesław Gagajek** i mgr inż. **Aureliusz Misiorek.**

★

● **ZGODNIE** z propozycją i według założeń ustalonych przez reprezentatywny zespół specjalistów i działaczy lotnictwa sportowego Aeroklub Podkarpacki wykonał — według projektu Biura Konstrukcyjnego APRL — Urządzenie Treningowe Spadochronowe (UTS) i przeprowadził z wynikiem pozytywnym odpowiednie próby użytkowe. 29 sierpnia br. odbył się pokaz użytkowania UTS z wykorzystaniem najprostszego sposobu zawieszenia ćwiczącego na lince. Bezpośrednio po nim odbyła się narada, na której dokonano oceny stopnia przydatności UTS w procesie szkolenia skoczków spadochronowych.





● **WYTWÓRNIA** Filmowa WP „Czołówka" zrealizowała krótkometrażowy film dokumentalny pt. „Po obu stronach bariery dźwięku", poświęcony współczesnemu lotnictwu wojskowemu. Scenariusz i reżyseria — **Andrzej Żmijewski**; zdjęcia — **Andrzej Skoczylas**; konsultacja płk dypl. pil. **Józef Temerowicz.** Pierwszy publiczny pokaz filmu odbył się w przeddzień Święta Lotnictwa — 22 sierpnia. Na ekrany kin krajowych, jako dodatek do filmu fabularnego, wejdzie ta krótkometrażówka na przełomie września-października br.

★

● **DOTYCHCZASOWY** kierownik Aeroklubu Tatrzańskiego. inż. **Janusz Ruge,** złożył rezygnację z zajmowanego stanowiska. Nowym p. o. kierownikiem aeroklubu i Centralnego Ośrodka Wyczynu Spadochronowego w Nowym Targu Zarząd Główny APRL mianował mgr. pil. instr. **Józefa Adamskiego.**

★

● **ZESPÓŁ** Lotnictwa Sanitarnego w Sanoku otrzymał niedawno do eksploatacji nowy turbinowy śmigłowiec sanitarny Mi-2.

★

● **NA LOTNISKU** Aeroklubu Śląskiego w Katowicach rozegrano w lipcu zawody spadochronowe z udziałem ekip aeroklubów z województwa katowickiego i dwóch drużyn z Bułgarii. W ogólnej punktacji indywidualnej zwyciężył **Ryszard Kopijczuk** z Aeroklubu Gliwickiego, którego zespół zajął piewsze miejsce w klasyfikacji drużynowej.

★

● **PREZESEM** 15-osobowego zarządu nowo powołanego, 41 z kolei w kraju. Aeroklubu Ziemi Zamojskiej został **Aleksander Oszkodar,** wiceprezesem — płk **Franciszek Ilnicki,** a sekretarzem — **Jan Wojnowicz.** Jako pierwsza zaczęła w aeroklubie działalność sekcja spadochronowa.

★

● **W WYŻSZEJ** Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie odbyło się inauguracyjne posiedzenie Zespołu Nawigacji Lotniczej Sekcji Geodezji Morskiej i Nawigacji Polskiej Akademii Nauk. Obecny rozwój geodezji morskiej i nawigacji w PRL wraz z postulowanymi kierunkami prac badawczych w okresie najbliższych 15 lat omówił doc. dr hab. **Jan Wereszczyński.** Ustalono wstępną strukturę organizacyjną. zadania i program działania Zespołu Nawigacji Lotniczej.

★

● **XIV SZYBOWCOWE** Mistrzostwa Ziemi Białostockiej, rozegrane w nienajlepszych warunkach atmosferycznych, przyniosły po trzech konkurencjach (wszystkie po trasie trójkąta 102 km) zwycięstwo pilotowi Aeroklubu Białostockiego — **P. Wojdzie,** przed **A. Sosnowskim.** i **St. Iwaszko.**

★

● **ZESPÓŁ** spadochroniarzy Aeroklubu Łódzkiego zwyciężył drużynowo w międzynarodowych zawodach spadochronowych rozegranych w Koszycach w Słowacji. Spadochroniarka łódzka, **Krystyna Bednarz,** zajęła w tych zawodach pierwsze miejsce w klasyfikacji kobiet.

★

● **EKIPA** techniczna Wojsk Lotniczych pod dowództwem ppłk. pil. **Zbigniewa Jedynaka** przeprowadziła nową śmigłowcową operację powietrzną w cukrowni „Cerkiew" w Cieszkowicach koło Raciborza. Przy pomocy śmigłowca Mi-8 (załoga mjr. pil. **Józef Wietecha,** por. pil. **Jan Latocha** i st. chor. **Henryk Cempel)** przeprowadzono w ciągu 2 godzin montaż stalowych konstrukcji na dachu nowo wybudowanej hali produkcyjnej.

Powietrzny Zwiad "Skrzydlatej"

HENRYK KUCHARSKI – korespondencja własna z pokładu „Wilgi"

Zwykły dzień w aeroklubach

Tego dawno nie było. Dzięki przychylności Aeroklubu PRL, a także Aeroklubu Warszawskiego, redakcja nasza mogła skorzystać ze sportowego samolotu. A że piszący te słowa posiada akurat uprawnienia pilota, możliwy stał się pierwszy od wielu lat, i miejmy nadzieję nie ostatni, powietrzny zwiad „Skrzydlatej".

Moim towarzyszem na pokładzie „Wilgi" był Bernard Koszewski z Biura ZG APRL, od ponad ćwierć wieku dobrze znany Czytelnikom z wielu zdjęć zamieszczanych w naszym czasopiśmie.

A oto relacja z pierwszego powietrznego zwiadu „Skrzydlatej Polski".



Dziennikarz-pilot Henryk Kucharski.



Fotoreporter Bernard Koszewski.

START Z GOCŁAWIA

Jest sobota, 3 sierpnia 1974 r. Mimo, iż na lotnisku Gocław zjawiam się znacznie wcześniej przed zaplanowaną godziną startu, „naszą" „Wilgę" wyciągnięto już z hangaru. Senior mechaników Aeroklubu Warszawskiego, Zygmunt Skóra, wraz z grupą swych młodszych kolegów kończy właśnie pucowanie samolotu na wysoki połysk. Nad przygotowaniem do lotu czuwa także zastępca szefa technicznego AW, mgr inż. Tomasz Maliszewski. Załatwiam szybko ostatnie, związane z przelotem, formalności u zawiadowcy lotniska Andrzeja Domańskiego i kołujemy na start. Na lotnisku jeszcze pusto. Jest duszno, upalna pogoda. Grupa pilotów wyciąga szybowce z hangaru. O godzinie dziesiątej odrywamy się od lotniska i bierzemy kurs na Olsztyn.

POGODA KRZYŻUJE PLANY

Gdzieś od Nidzicy bezchmurne dotąd niebo pokrywają jędrne cumulusy. Wymarzona pogoda szybowcowa. Po godzinie i kwadransie lotu lądujemy w Olsztynie. Na lotnisku Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego ruch. Grupa pilotów krząta się na starcie. Co chwila startuje samolot z szybowcem na holu. To młodzi, wyszkoleni w bieżącym roku piloci uczą się latać na holu za samolotem i na termice. Szybownictwo cieszy się dużym powodzeniem w Olsztynie. Z 30 kandydatów, którzy rozpoczęli wiosną szkolenie praktyczne za wyciągarką, zostało aż 28. Większość z nich w lipcu przebywała na skoszarowanym obozie na lotnisku, doskonaląc swe umiejętności. Ze względu na niezbyt sprzyjającą pogodę, dla części z nich przedłużono pobyt na obozie, by zakończyć z nimi program szkolenia. Tych właśnie obserwujemy na lotnisku. Reszta dokończy szkolenie jesienią, dochodząco. Wszyscy nowo wyszkoleni, uczniowie szkół z Olsztyna, Nidzicy, Ostródy, Dobrego Miasta i innych okolicznych miejscowości, zasilą w br. Aeroklub Warmińsko-Mazurski jako pełnoprawni piloci.

Grupa treningowa, na mocy decyzji szefa wyszkolenia Wiesława Moczulskiego, dziś pauzuje. Jeden z pilotów tej grupy wczoraj wykonał niebezpiecznie wolny lot i lądowanie z przepadnięciem. I jakkolwiek lot zakończył się szczęśliwie dla pilota i szybowca, trzeba omówić dokładnie przesłankę do wypadku i wyciągnąć wnioski. Bezpieczeństwo w powietrzu jest bowiem sprawą najważniejszą. Trzech pilotów wyczynowych poleciało natomiast na trójkąt 100 km. Tymczasem nad lotniskiem melduje się siedem szybowców z innych aeroklubów. Wynika z tego, że wyznaczyli sobie bardziej ambitne zadania niż ich olsztyńscy koledzy.

Ostatnie loty przed egzaminem na licencję turystyczną wykonują dwaj nowo szkoleni piloci samolotowi.

Obok aeroklubowych zabudowań i dużego namiotu, przygotowują się do skoków spadochroniarze, zgrupowani na obozie trwającym od 1 do 15 sierpnia. Dwudziestu aeroklubowych skoczków o różnym stopniu zaawansowania, pod wodzą instr. Henryka Przybylskiego, ma ambitny program wykonania podczas zgrupowania 600 skoków. Do dyspozycji mają, udostępniony im przez Aeroklub Białostocki, samolot An-2 „Andromeda".

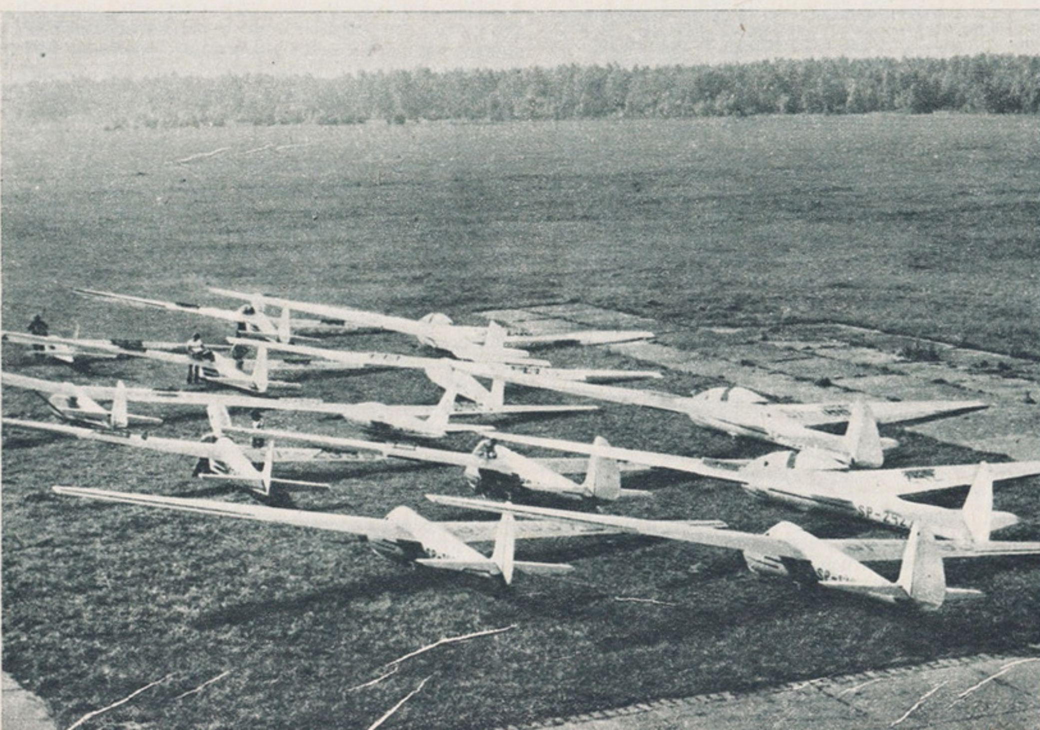
Kierownika AWM, Władysława Sitarskiego, zastajemy nad plikiem dokumentów. Wraz z mgr. inż. Józefem Karzelem przygotowują program modernizacji i rozbudowy zaplecza technicznego aeroklubu. Józef Karzel, pracownik Biura Projektów „Miastoprojekt" w Olsztynie, wieloletni działacz i były pilot aeroklubu, pracuje społecznie, wykorzystując własny urlop.

Z rozmów z pracownikami oraz pilotami i skoczkami wyłania się obraz codziennej pracy, osiągnięć i trosk aeroklubu. Zdaje w Olsztynie egzamin, praktykowany od dwóch lat, system szkolenia pilotów szybowcowych. Wymagające wiele samozaparcia podstawowe szkolenie szybowcowe za wyciągarką, metodą dochodzącą, powoduje naturalną selekcję kandydatów na pilotów. Tak właściwie było dotąd. W bieżącym roku młodych kandydatów na pilotów nie zraziły jednak trudności. Niemal wszyscy przebrnęli pierwszy trudny etap szkolenia i ani myślą „wykruszać się". Zwiększyło to niespodziewanie obowiązki aeroklubu, ale i radość z postawy młodzieży. Nie żałuje się więc wysiłku, aby wyrośli z nich dobrzy piloci.

Szczupła kadra instruktorska i techniczna nie jest jednak w stanie podołać wszystkim obowiązkom. Tym bardziej, że z trzech instruktorów tylko jeden jest doświadczony. Podobnie jest z mechanikami. Do zadowalającego stanu kadry e-

CIĄG DALSZY NA STR. 4

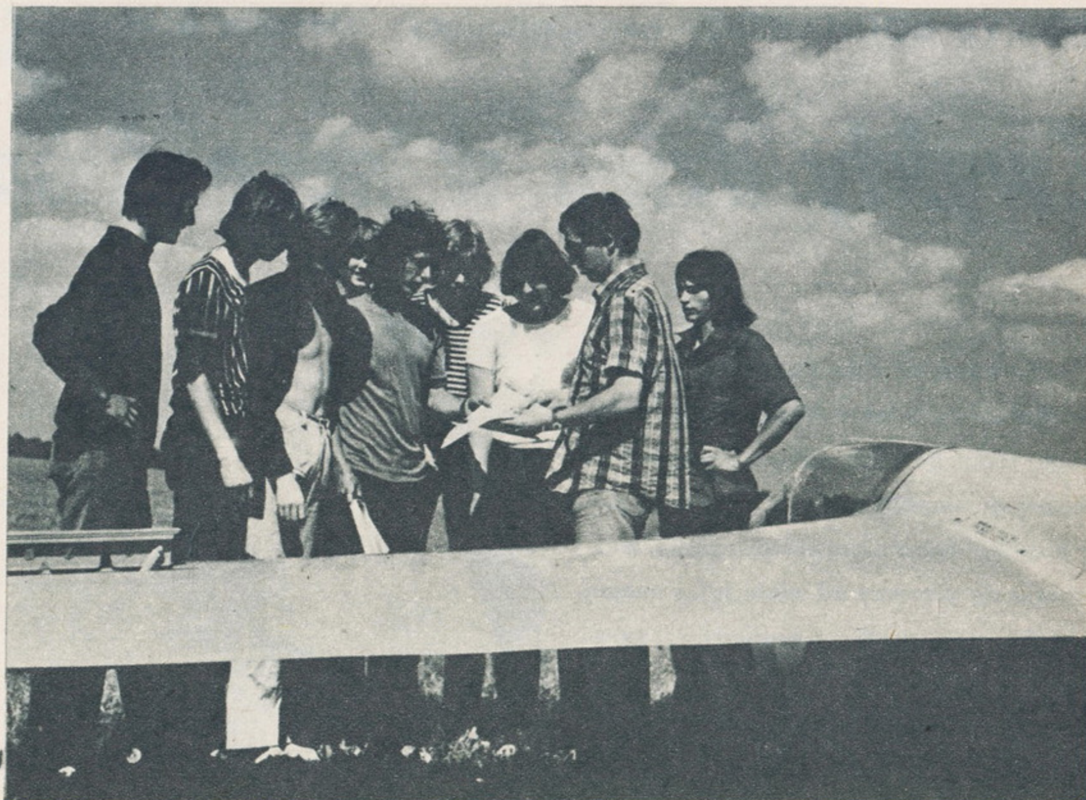
Poranek, 4 sierpnia br., na lotnisku Aeroklubu Białostockiego.



Powietrzny zwiad "Skrzydlatej"



Jeden z uczestników obozu skoczków spadochronowych Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego, Ryszard Sienkiewicz.



Szybownictwo cieszy się dużym powodzeniem w Olsztynie. Na starcie zastaliśmy grupę młodych pilotów z szefem technicznym i instruktorem społecznym AWM, Wacławem Płotką.

CIĄG DALSZY ZE STR. 3

tatowej brakuje co najmniej jednego instruktora i dwóch mechaników. Niełatwo jednak o nich, zwłaszcza w sytuacji, kiedy każdy wykwalifikowany pilot i mechanik lotniczy znajduje intratną pracę na tym samym lotnisku, w lotnictwie gospodarczym. Z tego też względu trudno „dorobić się" aeroklubowi samolotowych pilotów usługowych, latających na potrzeby poszczególnych sekcji. Sąsiedztwo bogatego zakładu agrolotniczego, wyrosłego zresztą na aeroklubowej glebie, zaczyna więc stawać kością w gardle... aeroklubu.

Brakuje aeroklubowi sprzętu lotniczego, zwłaszcza szybowców. To prawda, że w br. uszkodzono już „Pirata" (podczas zawodów) i „Bociana" (lądowanie na las). Faktem jednak jest, że zwłaszcza podczas lepszej pogody do każdego szybowca ustawia się długa kolejka pilotów.

Rok bieżący jest dla AWM niełatwy. Głównie z powodu złej pogody, która pokrzyżowała wiele ambitnych planów, zwłaszcza szybownikom. Już dziś wiadomo, że nie wylatają oni zaplanowanych na bieżący rok godzin, nie mówiąc o przelotach. W tej sytuacji cieszy tym bardziej udane szkolenie podstawowe. Sporo aeroklub obiecuje sobie po spadochroniarzach. Solidnie też AWM przygotowuje się do wrześniowych okręgowych zawodów samolotowych, w których startować będą piloci z Gdańska, Elbląga, Słupska i Olsztyna. W aeroklubie robi się, co można.

Kończymy wizytę w Aeroklubie Warmińsko-Mazurskim. Jeszcze Wł. Sitarski wywozi „Gawronem" B. Koszewskiego, który z lotu ptaka robi zdjęcia fotograficzne ciekawszych zakątków Olsztyna. Wieloletni zawiadowca lotniska, były pilot wojskowy, latający aktualnie usługowo w aeroklubie Zygmunt Gruchot załatwia nam zgodę na kolejny etap naszego zwiadu.

Pierwszy z trzech szybowników melduje się na mecie trójkąta 100 km. Nasza żółta „Wilga" SP-CRH odrywa się od murawy olsztyńskiego lotniska. Podziwiając z góry piękno ziemi pełnej jezior i lasów, bierzemy kurs na Białystok.

NA WYSOKIEJ FALI

Jest późne popołudnie, kiedy lądujemy w Białymstoku. Nad lotniskiem i na lotnisku ożywiony ruch. Kilkanaście szybowców krąży pod cumulusami, które wystąpiły tu zbyt późno, by można było wybrać się na przelot. Na starcie sporo młodzieży. Co chwila startuje za holem „Bocian" „Mucha" lub „Pirat". Lata też sekcja samolotowa. Pod hangarem naszą „Wilgę" bierze pod opiekę sam szef techniczny, Henryk Zaman. Wita nas również kierownik Aeroklubu Białostockiego, Jan Jagodzik. Od trzech dni jest formalnie na urlopie, ale aeroklubowe sprawy zatrzymały go jeszcze na lotnisku. To właśnie tu, na Ziemi Białostockiej usłyszałem, skierowaną pod adresem naszej prototypowej „Wilgi" nazwę „wąskotorówka" — z racji jej cienkich, wysokich goleni i przede wszystkim mniejszego rozstawu kół podwozia niż w egzemplarzach seryjnych. Bardzo mi ta nazwa przypadła do gustu.

W sali wykładowej instr. Mikołaj Andruszkiewicz prowadzi zajęcia teoretyczne z grupą 11 junaków LPW, przygotowując ich do lotów na samolotach TS-8 „Bies". W Białymstoku, tradycyjnie już, prowadzi się co roku wstępne szkolenie samolotowe kandydatów do dęblińskiej „Szkoły Orląt". Pierwszy turnus ma trwać od 1 sierpnia do 14 września, a następny od 15 do 30 października br.

Zresztą cały lotniczy sezon jest w Białymstoku bogaty. W lipcu na lotnisku AB odbywało się intensywne podstawowe szkolenie szybowcowe, za holem, 20-osobowej grupy białostockiej i 26-osobowej grupy... warszawskiej. Tylko dla potrzeb szkolenia podstawowego na starcie było jednocześnie 6 „Bocianów". „Muchy" i 3 samoloty holujące.

W okresie od 15 do 22 lipca, za sprawą AB i Komendy Hufca ZHP, czynna była na lotnisku stanica harcerska. Zmieniające się co dwa dni liczne grupy harcerzy zapoznawały się z lotnictwem i pracowały społecznie na rzecz aeroklubu. W lipcu trwało też na lotnisku zgrupowanie harcerskich drużyn spadochronowych i modelarskich, przygotowujących się do Centralnych Manewrów Techniczno-Obronnych ZHP w Białce. W tymże samym miesiącu odbyły się XIV Szybowcowe Mistrzostwa Ziemi Białostockiej, charakteryzujące się śmiałym atakiem młodzieży i zakończone niespodziewanym sukcesem młodego pilota Wojdy. Od 27 do 31 lipca rozegrano po raz pierwszy spadochronowe zawody w skokach na stadion, o puchar prezydenta miasta Białystok. Impreza cieszyła się ogromnym powodzeniem, o czym świadczył wypełniony po brzegi publicznością stadion. W ogóle spadochroniarze AB, pod kierunkiem instr. Ryszarda Ożarowskiego, notują wiele cennych sukcesów wyszkoleniowych i sportowych.

W chwili naszej wizyty w AB, 17 skoczków tego aeroklubu startowało w imprezach pozaaeroklubowych. A przecież do końca sezonu było wówczas jeszcze daleko. W Białymstoku postawiono na intensywne szkolenie i wyczyn. Liczna grupa młodych spadochroniarzy, którzy rozpoczęli szkolenie w br., miała już ok. 60 wykonanych skoków. Łącznie skoczkowie AB wykonali w br. już 1 500 skoków.

Natomiast szybownicy, pomimo niesprzyjającej pogody, wylatali już 1 400 godzin i przelecieli 17 000 km, w tym ponad 12 000 km po trasach zamkniętych. Sporymi osiągnięciami mogą też pochwalić się piloci samolotowi.

Dobrze procentuje wysiłek i troska o pilotów ze strony szefa wyszkolenia Romualda Dakowicza oraz instruktorów Janusza Gadomskiego, Heleny Latawiec, Mirosława Nikiciuka i instruktorów społecznych Mieczysława Litwińczyka i Jerzego Cymbora.

Skoczkom i pilotom nie ustępują także białostoccy modelarze.

Wakacje to także kilka wycieczek dziennie na lotnisku. Właśnie obserwuję jedną z nich. Liczna grupa młodzieży wysypała się z autokaru i z zaciekawieniem ogląda szybowce i samoloty.

Aeroklub Białostocki twardo siedzi w mieście, w którym panuje dobry klimat dla lotnictwa i które nie żałuje pomocy swojemu aeroklubowi. Sport lotniczy jest jednym z najbardziej atrakcyjnych na Białostocczyźnie, o czym świadczy duża ilość młodzieży skupiona w aeroklubie, a także liczne rzesze sympatyków lotnictwa. Lotnicy sportowi cieszą się wysokim uznaniem w mieście i województwie.

Aeroklub Białostocki nie musi gonić za pieniędzmi, jak inne aerokluby regionalne. Dochody własne i pomoc miasta, w tym zakładów pracy, powodują, że aeroklub może skupić się na właściwych celach swej działalności — szkoleniu i sporcie lotniczym. O pomocy miasta świadczy m.in. zakupienie aeroklubowi samolotu An-2, nazwanego w plebiscycie czytelniczym „Andromedą".

Z brakiem kadry pracowniczej w ostatnich latach borykają się wszystkie aerokluby. Po ostatniej regulacji płac sytuacja uległa znacznej poprawie, chociaż występują jeszcze spore trudności. Zawód instruktora czy mechanika lotniczego jest jednak wciąż atrakcyjny. Dowodem tego jest choćby młody mechanik AB, Bogdan Zaman, który poszedł w ślady ojca, aktualnego szefa wyszkolenia Henryka Zamana. W ślad za kierownikiem aeroklubu, instr. pil. Janem Jagodzikiem, idą jego synowie, latający już Leszek i młodszy, rwący się do latania Tomasz.

Śmiało można powiedzieć, że Aeroklub Białostocki płynie na wysokiej fali. Nie znaczy to bynajmniej, że nie ma w nim żadnych problemów czy spraw do załatwienia. W 1980 r. ma opuścić dotychczasowe lotnisko, przeznaczone pod zabudowę miejską. Trwają już nawet prace nad nową lokalizacją pola wzlotów. Czy jednak lotnisko, oddalone daleko od miasta, będzie mogło spełniać właściwie swoją rolę? Przecież wszyscy, którzy uprawiają sport lotniczy, uczą się lub pracują i każda godzina wolnego czasu ma dla nich tym większą wartość.

Kończy się nasza wizyta w Aeroklubie Białostockim. Po pracowitym dniu samoloty i szybowce wędrują do hangaru. Wśród nich gościnnie „Bocian" młodego pilota Aeroklubu Gdańskiego, Ryszarda Landowskiego, który dopiero co wylądował po warunkowym przelocie docelowym 340 km do złotej odznaki szybowcowej.

Wieloletni mechanik lotniczy AB, Romuald Supranowicz, odwozi nas „Nysą" do hotelu, by następnego dnia rano przywieźć z powrotem na lotnisko. Tankuje też naszą „Wilgę" paliwem do pełna. W międzyczasie latający szef techniczny Henryk Zaman leci z Bernardem Koszewskim nad Białystok, na zdjęcia z lotu ptaka. Romuald Dakowicz, pod nieobecność będących na urlopie zawiadowców, załatwia nam zgodę na dalszy lot. Kołujemy na start. Zapowiada się piękny dzień. Piloci od rana są już na lotnisku. Pierwsze szybowce transportowane są na start. Odrywamy się od zielonej murawy białostockiego lotniska, by kontynuować nasz powietrzny zwiad.

KLIMAT DLA LOTNICTWA

Naszym celem jest Aeroklub Radomski. Im dalej na południe, tym większy upał. W samolocie czujemy lejący się z bezchmurnego nieba żar, cóż dopiero mówić tam, na ziemi, gdzie w żniwnym pocie, pomimo niedzieli, pracują setki

maszyn i tysiące ludzi. Szczęśliwi są tylko urlopowicze, korzystający powszechnie z chłodu mijanych przez nas jezior i rzek.

O jedenastej meldujemy się przez radio na dolocie do Radomia i po kilku minutach lądujemy na aeroklubowym lotnisku. Tuż przed nami ląduje Zlin, pilotowany przez Leszka Andrzejewskiego. „Wracam właśnie z Bielska-Białej, gdzie w miejscowych zakładach szybowcowych załatwiałem okucia dla „Foki" — mówi kierownik Aeroklubu Radomskiego.

Na starcie — młodzież, szybowce i samoloty. Pod okiem instruktorów Joanny Chodakowskiej i Bogusława Pudzianowskiego lata grupa szkolna. Od 1 lipca do 10 sierpnia trwa na lotnisku obóz szybowcowy dla 26 młodych, nowo szkolonych pilotów. Od 1 sierpnia skoszarowano także wyszkolonych podstawowo 12 spadochroniarzy, nie licząc skoczków dochodzących na szkolenie i trening. Młodzi szybownicy robią szybkie postępy.

Zła pogoda dała się odczuć również w Aeroklubie Radomskim. Pomimo to w stosunku do ubiegłego, bardzo dobrego roku, wylatano na szybowcach tylko 150 godzin mniej. Gorzej jest z przelotami — w br. przeleciano jak dotąd tylko ok. 7 000 km. Nie mniej intensywnie od szybowników szkolą się w aeroklubie młodzi piloci samolotowi.

W ogóle w Aeroklubie Radomskim szkoli się sama młodzież, która ma również coraz więcej do powiedzenia w sporcie wyczynowym. Jeśli chodzi o wyczyn, to aeroklub szczycić się może takimi nazwiskami jak Stanisław Marliński, Marek Małolepszy, Andrzej Urbański i Anna Przybyła, należącymi do czołówki krajowej w swoich specjalnościach. Rosną także ich następcy.

Aeroklub Radomski wyrasta na silny ośrodek akrobacji lotniczej. Tu odbyły się w br. już dwa obozy kadry narodowej akrobatów. Pod okiem społecznego trenera, instr. Mariana Urbańskiego, szkoli się grupa zdolnych, młodych akrobatów radomskich. Dla zwiększenia efektów tego szkolenia konieczny jest jednak etatowy trener-instruktor samolotowy, specjalista akrobacji. Brak jest również w aeroklubie dostatecznej ilości samolotów. Na brak sprzętu wyczynowego i szkolnego narzekają też bardzo skoczkowie spadochronowi. Brakuje też plecowych spadochronów ratowniczych. Szybowce, chociaż nie jest ich za wiele, dzięki przedłużanym we własnym zakresie resursom zabezpieczają na razie najniezbędniejsze potrzeby sekcji szybowcowej.

Aeroklub ma kłopoty z uzupełnieniem obsady instruktorskiej, natomiast cieszy się dobrym narybkiem mechaników.

Atrakcją lotniczego szkolenia są w AR coroczne klubowe zawody samolotowe, całoroczne zawody szybowcowe seniorów i juniorów, rywalizacja o miano najlepszego przelotowca, największej niespodzianki roku itp.

Z wielu ambitnych planów aeroklubu wymienić można budowę w przyszłym roku ośrodka z miejscami noclegowymi i zapleczem kuchennym, co wpłynie na dalsze zwiększenie aktywności aeroklubu w działalności lotniczej.

Ze spraw, które nie ułatwiają pracy AR, należy wymienić m.in. przepisy finansowe na linii APRL — aerokluby regionalne, zbyt rozbudowaną „papierkowość" w działalności aeroklubowej, problemy operacyjno-ruchowe, przestarzałe i zbyt niskie dzienne stawki wyżywieniowe dla sportowców lotniczych.

W Radomiu panuje doskonały klimat dla lotnictwa, a ostoją Aeroklubu Radomskiego jest jego Zarząd, z prezesem, prezydentem miasta Jerzym Bednarczykiem. Skupieni w nim ludzie nie tylko chcą ale i mogą pomóc aeroklubowi. Dzięki ich trosce i staraniom aeroklub może rozwijać swoją podstawową działalność — szkolić w powietrzu coraz więcej młodzieży, dawać jej radość życia poprzez sport lotniczy i popularyzować szeroko lotnictwo wśród społeczeństwa.

NIE MA PO CO LECIEĆ

Kończymy wizytę w Radomiu. Przed powrotem do Warszawy chcemy jeszcze odwiedzić Aeroklub Kielecki. Długo jednak czekam na zgodę na lot. Wreszcie, o dziwo, proszą mnie do telefonu. Dzwoni zawiadowca lotniska w Kielcach:

— Słyszałem, że panowie chcą rozmawiać z pilotami i kierownictwem aeroklubu. U nas nic się nie dzieje, nikogo nie ma na lotnisku, wszyscy poszli do domu — słyszę głos w słuchawce.

— A, jeżeli tak, to rzeczywiście nie ma po co lecieć do Kielc — odpowiadam.

W drodze powrotnej do Warszawy słyszę w eterze znajome głosy. Mimo późnego popołudnia trwa wciąż upał, daje się mocno we znaki duszne powietrze. Pomimo to na lotnisku i nad lotniskiem Aeroklubu Warszawskiego doliczam się aż 8 samolotów i około 20 szybowców w powietrzu. Raduje taki widok. Można więc latać!

Po wylądowaniu oddaję naszą „Wąskotorówkę" w ręce niezawodnego Zygmunta Skóry. Pierwszy powietrzny zwiad „Skrzydlatej" dobiegł końca.

HENRYK KUCHARSKI



Ta grupa przyszłych oficerów pilotów swoją lotniczą edukację rozpoczęła w Aeroklubie Białostockim szkoleniem na samolotach TS-8 „Bies", w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.



Powyżej: Przedstawicielka licznego młodego pokolenia pilotów Aeroklubu Białostockiego, Irena Klimowicz. Poniżej: Skoszarowani na letnim obozie spadochroniarze Aeroklubu Radomskiego przygotowują się do skoków.

Zdjęcia: B. Koszewski (7) i H. Kucharski (1)



MEDALE DLA POLAKÓW W SZOLNOK

Od naszego wysłannika

Na tak piękny sukces, jaki odnieśliśmy na mistrzostwach świata w Szolnoku, czekaliśmy osiemnaście lat. Od 1956 roku bowiem nasi skoczkowie startują już w tej wielkiej imprezie sportowej. I oto po raz pierwszy na Spadochronowych Mistrzostwach Świata zabrzmiał Mazurek Dąbrowskiego.

Nie muszę ukrywać, że cała polska ekipa w czasie uroczystej dekoracji przeżywała wielki dzień. Gdy biało-czerwona flaga przy dźwiękach hymnu państwowego pięła się na najwyższy maszt, ze wzruszenia zaszkliły nam się oczy. Moment dekoracji Stanisława Sidora złotym medalem i wręczenie mu oryginalnego pucharu pozostanie na długo w naszej pamięci. Wśród 31 flag narodowych dominowała flaga polska; w czterech językach ogłoszony został sukces naszego zawodnika; dziewczęta w narodowych strojach węgierskich wręczyły wiązanki kwiatów; dziesiątki fotoreporterów wycelowało obiektywy w uśmiechniętą twarz Staszka Sidora. Zaterkotały kamery telewizji węgierskiej.

Nie obeszło się bez gratulacji, uścisków i pocałunków. Pięknego osiągnięcia gratulował polskiemu sportowcowi zarówno prezes Węgierskiego Związku Obronnego gen. Lajos Kiss jak i przewodniczący Międzynarodowej Komisji Spadochronowej FAI Charles Mac Crone. Gratulacje złożyło Sidorowi wielu skoczków zagranicznych. Od tej chwili polski zawodnik uzyskał formalnie tytuł spadochronowego mistrza świata w skokach na celność lądowania.

Do pierwszego miejsca, zdobytego przez Polaka w tej konkurencji skoków, pretendowało wielu znakomitych zawodników o sławie międzynarodowej. O złoty medal ubiegało się 155 najlepszych sportowców spadochronowych naszego globu. Ostatecznie polski zawodnik okazał się najlepszym skoczkiem celnościowym świata.

Wkrótce miejsce na podium zajęły nasze zawodniczki: Grażyna Kudłek, Anna Kwaśnik, Krystyna Pączkowska, Małgorzata Trepka i Janina Zwierzchowska. Zdobyły one w skokach grupowych kobiet medal srebrny i tytuł wicemistrzyń świata. Gdy nasze spadochroniarki otrzymywały medale, a Janina Zwierzchowska dla całej drużyny piękny puchar, ponownie żywiej zabiły nasze serca. Oto znowu przeżywamy kolejny triumf polskiej reprezentacji. Myślami jesteśmy z krajem, a szczególnie z tymi wszystkimi, którzy od wielu lat pracowali nad podniesieniem poziomu tego sportu i formy zawodniczej naszych skoczków.

Swój wielki dzień przeżywa, obecny na mistrzostwach, trener kadry narodowej instr. Bolesław Gargała. Od wielu lat przygotowywał z ogromnym poświęceniem naszych zawodników. I oto spełniły się jego marzenia. Wierzył w sukces Polaków i miejsca medalowe. Nadszedł radosny dzień.

Gdy patrzę na niego, nie muszę doszukiwać się oznak wzruszenia. Ukrywa je, ale nie przychodzi mu to łatwo. Otrzymuje bowiem symboliczną nagrodę za to, co do tej pory uczynił: za ofiarność, upór, a nade wszystko za konsekwentną działalność szkoleniową. Dotychczasowe cienie jego trenerskiej pracy wynagradzają mu dzisiaj — medale.

★

W miejscowości Szolnok (Węgry), w czasie od 28 lipca do 11 sierpnia br., rozegrano XII Spadochronowe Mistrzostwa Świata. W zawodach uczestniczyło 228 zawodników z 31 państw. Uroczystość zakończenia mistrzostw odbyła się 10 i 11 sierpnia, przy udziale wysokich osobistości państwowych z ministrem Obrony Narodowej WRL generałem pułkownikiem Lajosem Czinege. Obecny był prezes Węgierskiego Związku Obronnego gen. Lajos Kiss oraz przewodniczący Międzynarodowej Komisji Spadochronowej FAI Charles R. Mac Crone. Zarówno otwarciu jak i zakończeniu mistrzostw nadano uroczystą oprawę. Mistrzowie oraz absolutni mistrzowie świata oprócz medali otrzymali piękne puchary.

W czasie mistrzostw rozegrano 3 konkurencje: **I konkurencja** — 6 skoków pojedynczych na celność lądowania z wysokości 700 m: mężczyźni — **1. Stanisław Sidor (mistrz świata) 0,01 m;** 2—6. Rainer (NRD), S. Hicks i J. Lowe (obaj USA), M. Uszmajew (ZSRR), J. Reichert (CSRS) 0,05; **Polacy — 10. Edward Ligocki 0,15; 13. Józef Łuszczki 0,26; 52. Roman Łapucki 2,07; Janusz Mac 2,48.** Kobiety — 1. Natalia Mamaj (ZSRR, mistrzyni świata) 0,29 m; 2. N. Siergiejewa (ZSRR) 0,44; 3. Discewa (Bułgaria) 0,45; **Polki — 4. A. Kwaśnik 0,86; 33. J. Zwierzchowska 5,42; 35. G. Kudłek 5,90; 59. M. Trepka 13,50; 62. K. Pączkowska 14,18.**

II konkurencja — akrobacja spadochronowa (4 skoki z wysokości 2 000 m): kobiety — 1. Maja Kostina (ZSRR, mistrzyni świata) 7,7 s; 2. A. Szwaczko (ZSRR) 7,9; 3. N. Siergiejewa (ZSRR) 8,09; **Polki — 15—16. G. Kudłek 9,3; 32. A. Kwaśnik 10,4; 35. K. Pączkowska 10,5; 42. M. Trepka 11,03;** mężczyźni — 1. Jean Armaing (Francja, mistrz świata) 6,6 s; 2. A. Osipow (ZSRR) 6,9; 3. V. Hynek (CSRS) 7,1; **Polacy — 19—20. R. Łapucki 8,04; 27. S. Sidor 8,2; 29. J. Mac 8,3; 30. E. Ligocki 8,4; 42—43. J. Łuszczki 8,8.**

III konkurencja — 3 skoki grupowe na celność lądowania z wysokości 1 000 m: kobiety — 1. NRD 9,41 m; **2. Polska 10,84;** Bułgaria 12,78; mężczyźni — 1. Austria 2,8; 2. NRD 3,36; **6. Polska 5,28**.

Wyniki ostateczne — indywidualne. Kobiety: Natalia Siergiejewa (absolutna mistrzyni świata, ZSRR) 4,12 pkt.; M. Kostina (ZSRR) 4,13; 3. A. Szwaczko (ZSRR) 4,38; **Polki: 13. J. Zwierzchowska 5,25; 16. A. Kwaśnik 5,38; 21. G. Kudłek 5,67; 52. K. Pączkowska 7,63; 54. M. Trepka 7,76;** mężczyźni: 1. Mikołaj Uszmajew (absolutny mistrz świata, ZSRR) 3,61 pkt.; 2. A. Osipow (ZSRR) 3,64; 3. V. Hynek (CSRS) 3,66; **Polacy: 15. S. Sidor 4,14; 20. E. Ligocki 4,24; 23. R. Łapucki 4,36; 29. J. Łuszczki 4,47; 34. J. Mac 4,58.**

Wyniki ostateczne — drużynowe. Kobiety: 1. ZSRR 23,73; 2. NRD 25,21; 3. Bułgaria 25,29; **5. Polska 27,45;** mężczyźni: 1. CSRS 17,21; 2. USA 17,61; 3. NRD 18,9; **5. Polska 18,73.**

Ze względu na niepomyślne warunki atmosferyczne (deszcz) wielkie pokazy spadochronowe przygotowane przez większość uczestniczących ekip zostały odwołane.

Wieczorem odbyło się spotkanie pożegnalne zawodników.

★

Na lotnisko Okęcie przylecieliśmy z Budapesztu samolotem rejsowym 13 sierpnia br. Kierownikiem ekipy był szef Wydziału Spadochronowego Aeroklubu PRL, Mieczysław Kamiński i on to skomentował przed kamerami TV udział polskich skoczków na mistrzostwach świata w Szolnoku. Tego samego jeszcze dnia telewizja nadała specjalny reportaż z powrotu naszych sportowców spadochronowych.

Po powitaniu na Międzynarodowym Dworcu Lotniczym przez przedstawicieli władz lotnictwa sportowego, nasi reprezentanci udali się do siedziby Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, gdzie przyjął ekipę prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło. W serdecznych słowach gratulował naszym zawodnikom, a szczególnie Stanisławowi Sidorowi, Annie Kwaśnik za czwarte miejsce oraz drużynie kobiecej za zdobycie medalu srebrnego.

W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele komisji spadochronowej APRL, stołeczni dziennikarze oraz działacze lotnictwa sportowego. Przy czarnej kawie zawodnicy dzielili się wrażeniami z mistrzostw rozegranych na Węgrzech. Opowiadali o atmosferze jaka panowała na mistrzostwach oraz trudnych warunkach atmosferycznych w jakich wykonywano skoki.

W swym wystąpieniu prezes Aeroklubu PRL stwierdził między innymi, iż uzyskane przez skoczków wyniki mają ogromne znaczenie dla lotnictwa sportowego. Zdobyte one zostały na krótko przed świętem ludowego lotnictwa polskiego, które podobnie jak Polska Ludowa obchodzi swe trzydziestolecie. Dlatego mają one swoistą wymowę i są kolejnym prezentem złożonym Ojczyźnie przez lotników.

★

Mamy złoty i srebrny medal. Jesteśmy zespołem, który coraz bardziej zaczyna się liczyć. Znajdujemy się wśród pięciu najlepszych zespołów świata. Dzięki uzyskanym wynikom zbliżyliśmy się do ścisłej czołówki. W Szolnoku polscy sportowcy zaprezentowali wolę zwycięstwa, spokój i postawę sportową. Swą wysoką techniką skoków na celność lądowania zaimponowali innym zespołom narodowym. I tym razem, podobnie jak w poprzednich latach, biało-czerwoni rzucili na szalę całe swe umiejętności i ambicje. Odnieśli piękny sukces.

Jestem przekonany, że złoto i srebro przywiezione z Szolnoku zachęci działaczy i trenerów do wzmożenia pracy nad dalszym podnoszeniem poziomu naszego spadochroniarstwa sportowego, a władze Aeroklubu PRL do otoczenia większą opieką skoczków wyczynowych a szczególnie członków kadry narodowej.

TADEUSZ MALINOWSKI

Nasza ekipa reprezentacyjna na lotnisku Okęcie, po powrocie z Szolnok. Stoją od lewej: Edward Ligocki, Roman Łapucki, Janusz Mac, Józef Łuszczki, Krystyna Pączkowska, Grażyna Kudłek, Wiesław Szelc, Małgorzata Trepka, Janina Zwierzchowska (z pucharem), Anna Kwaśnik, Stanisław Sidor (z pucharem), trener Bolesław Gargała i kierownik ekipy Mieczysław Kamiński. Zdjęcie: B. Koszewski



PIERWSZY NA BUŁGARSKIM NIEBIE

Korespondencja własna

Do sofijskiego muzeum wojskowo-historycznego zaprowadziła mnie tym razem wieść, że przybyła tej placówce nowa ekspozycja pamiątek po jednym z pierwszych bułgarskich pilotów.

Muzeum wojska w Sofii ma siedzibę mniej okazałą niż jego warszawski odpowiednik, oraz daleko skromniejszą ekspozycję pod gołym niebem. Z dziedziny lotnictwa składają się na nią trzy samoloty – idąc pod prąd chronologii: MiG-15, Tu-2 i Bleriot. Otóż i to: Bleriot, Albatros, Wojna Bałkańska (1912–13) – to pojęcia kojarzące się z początkami bułgarskiego lotnictwa.

Simeon Petrow urodził się w 1888 r. w naddunajskim Ruse. Jego zainteresowania ukształtowały się zapewne pod wpływem ojca, który był oficerem. W 1907 r. Simeon wstąpił do szkoły oficerskiej w Sofii. Ani ta ani żadna inna szkoła nie miała jeszcze w owym czasie jakichkolwiek programowych związków z lotnictwem, ale kierownictwo armii było już świadome potrzeby przyswojenia tej nowej broni. Toteż na początku 1912 r., po promocji w sofijskiej szkole, wytypowano trójkę tych, którzy przez końcowy egzamin konkursowy przeszli najbardziej chwalebnie. Świeżo upieczeni porucznicy: Simeon Petrow, Christo Toprakczijew i Nikifor Bogdanow pojechali do Francji, aby na kursie prowadzonym przez wytwórnię Bleriota posiąść umiejętność latania.

Wszyscy trzej spisywali się we Francji znakomicie. Dobrze radzili sobie z nauką pilotażu, wykazując równocześnie odwagę i ambicję. Kiedy zaś Petrowowi zgasł w locie silnik i pilot zdołał szczęśliwie wylądować ze stojącym śmigłem — autor tego wyczynu stał się wręcz słynny, a i na jego kolegów spłynęła część splendoru. Można tedy mieć pewność, że licencja pilota nr 991, wystawiona przez FAI 25 lipca 1912 r. na nazwisko Simeon Petrow, nie była uprawnieniem danym na kredyt...

Jeszcze latem trzej piloci, pierwsi w bułgarskiej historii, wrócili do kraju, a nieomal w ślad za nimi został sprowadzony pierwszy samolot zakupiony przez Bułgarię. W sierpniu mieszkańcy Sofii mogli się na własne oczy przekonać, że Bułgaria ma lotnictwo: przed tysiącami ludzi, którzy się zbiegli na przedmieście, wystartował i zaprezentował się w locie Petrow za sterami Bleriota! Pierwszy pilot, pierwszy samolot na bułgarskim niebie.

Tymczasem w powietrzu wisiała już pierwsza Wojna Bałkańska. Niecmal od początku roku Bułgaria zawierała kolejno układy sojusznicze z Serbią, Grecją, Czarnogórą, sposobiąc się do wypowiedzenia wojny Turcji. Postanowiono wobec tej sytuacji, że do działań zostanie włączone młode lotnictwo bułgarskie. Petrow, który przed wybuchem wojny wyjechał do Rosji, wszedł tam w kontakty z lotnikami rosyjskimi i sformował spośród nich ochotniczy oddział. Dla tego oddziału zakupiono cztery samoloty Farman, na których rosyjscy piloci latali następnie w ramach działań przeciw Turkom.

5 października zaczęła się wojna — wojna z udziałem trzech samolotów bułgarskich. Tak więc zaledwie w dwa miesiące od swych narodzin, w powijakach jeszcze będące lotnictwo stawiło się na swój bojowy chrzest! Zadania przezeń wykonywane to początkowo tylko loty rozpoznawcze, potem, w okolicy Odrin, zrzucono pierwsze bomby. Por. Petrow dalej błyszczał wysoką klasą — miał największe doświadczenie i rwał się do frontowych zadań. 31 października pionierski klucz poniósł pierwszą stratę. Zginął jeden z trójki pierwszych pilotów, por. Christo Toprakczijew.

Losy asa, Simeona Petrowa, potoczyły się szczęśliwiej. Kiedy w Bułgarii stworzono pierwszą szkołę lotniczą Petrow został jej komendantem. Za jego to właśnie komendanckiej kadencji zbudowano sofijskie lotnisko Bożuriszte. Zmarł w 1945 r. w wieku 67 lat. Pamiątki po znakomitym lotniku-pionierze, który całe życie poświęcił działalności wojskowej i lotniczej, dopiero dziś trafiły do muzeum. Osobliwe to przedmioty. Obok dokumentów i odznaczeń wojskowych — „lotne" futro, w jakim nie zawahałaby się dziś wyjść z domu każda współczesna kobieta; skórzane spodnie i takież getry ochraniające łydki, skórzany kask. A po sąsiedzku, w tej samej gablocie, całkiem nieoczekiwana ciekawostka...

Otóż w tym samym czasie, gdy pierwsi powietrzni zwiadowcy wyprawiali się na tureckí front, w ruchomym szpitalu polowym służyła sanitariuszka Raina Kasobowa. Czym zasłynęła owa Raina tak dalece, że aż przyhołubiono do szklanej gabloty jej opaskę czerwonokrzyską i zdobyte medale? A więc młodziutka siostra tak bardzo pragnęła dać wyraz swej niewieściej zadziorności i odwadze, że zabrała się z którymś pilotem na bojowy lot i w ten sposób przeszła do historii jako pierwsza Bułgarka, która **wzleciała** i to **wzleciała** w warunkach wojennych.

Wyczyny w rodzaju tu opisanych niesłusznie wywołują na nasze twarze protekcjonalny uśmiech. Trzeba je mierzyć miarą epoki i przyglądać się im przez pryzmat wyobraźni i wiedzy o tych czasach.

ELŻBIETA POGORZELSKA

Muzeum — to przeszłość. Dzień dzisiejszy na bułgarskich lotniskach — ma niekiedy ścisłe związki z naszym krajem, czego dowodem choćby widoczna niżej „Wilga" w bułgarskich barwach.



Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

MIROSŁAW FERIĆ (1915–1942)

Urodził się 17 czerwca 1915 r. w Trawiku koło Sarajewa w Jugosławii, jako drugi syn w rodzinie nauczycielskiej. W 1919 r. rodzina Fericiów powróciła do Polski i osiedliła się w Ostrowie Wielkopolskim. Tu Mirosław uczęszczał do szkoły powszechnej, a następnie do gimnazjum typu neoklasycznego. Maturę uzyskał 15 czerwca 1935 r. Jego życiowym marzeniem było zostać pilotem wojskowym. Dlatego zaraz po maturze zaciągnął się ochotniczo na kurs unitarny Szkoły Podchorążych Piechoty w Różanie nad Narwią, którego pozytywne ukończenie było warunkiem przejścia do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.

W okresie lat 1936—1938 podchorąży Ferić uczył się zawodu lotniczego w „Szkole Orląt" w Dęblinie. 15 października 1938 r. został promowany na podporucznika, ze specjalnością pilota myśliwskiego i przydzielony do 1 pułku lotniczego w Warszawie. Ppor. Ferić wszedł w skład pilotów III dywizjonu myśliwskiego, do 111 eskadry im. T. Kościuszki. Jeden rok intensywnego treningu na samolotach PZL-P11 wystarczyło, aby ppor. Ferić stał się wyborowym pilotem myśliwskim.

Tuż przed wybuchem wojny, III/1 dywizjon myśliwski został przydzielony do Brygady Pościgowej, której głównym zadaniem była obrona powietrzna Warszawy. Od pierwszego dnia wojny — 1 września 1939 r. — 111 eskadra walczyła z wielką determinacją z przeważającymi siłami hitlerowskiej Luftwaffe. Ppor. Ferić zestrzelił jednego Hs-126 i do spółki z innym pilotem Me-110. Raz zestrzelony — ratował się ze spadochronem.

Polskie lotnictwo uległo druzgocącej przewadze liczebnej i jakościowej Luftwaffe, ale lotnicy polscy nie zrezygnowali z dalszej walki i udawali się do Francji. W kwietniu 1940 r. ppor. Ferić przeszkolił się na myśliwskich samolotach typu Morane-406 i w czasie kampanii francuskiej walczył w składzie polskiego klucza myśliwskiego w obronie jednego z francuskich miast przemysłowych.

Po klęsce Francji ppor. Ferić przedostał się do Anglii i zaraz został jednym z pilotów organizującego się 303 Dywizjonu Myśliwskiego Warszawskiego im. Tadeusza Kościuszki. Dywizjon został zorganizowany na podlondyńskim lotnisku w Northolt 1 sierpnia 1940 r. i wyposażony w samoloty brytyjskie typu „Hurricane" Mk-I. Po osiągnięciu gotowości bojowej 31 sierpnia — dywizjon 303 wszedł w skład sił 11 Grupy Myśliwskiej RAF i natychmiast został włączony w wir toczącej się wtedy nad południową Anglią i Londynem powietrznej bitwy o Anglię. Już tego samego dnia dywizjon stoczył pierwszą walkę z niemieckimi Messerschmittami — piloci zestrzelili 6 z nich bez własnych strat. Jedno zwycięstwo odniósł Ferić.

Tak dywizjon 303 rozpoczął swój bahaterski, pełen poświęcenia szlak bojowy w bitwie o Anglię. Hitlerowska Luftwaffe atakowała z wielką furią cele w południowej Anglii, a następnie przypuściła wściekłe ataki na Londyn. Walki powietrzne toczyły się od świtu do nocy. Niemały w nich udział miał dywizjon 303, który w czasie trwania bitwy zestrzelił na pewno 110 niemieckich samolotów, prawdopodobnie zestrzelił 12 i uszkodził 6.

Ppor. Ferić znalazł się pod względem osiągniętych zwycięstw w czołówce asów myśliwskich. Walczył z wielką determinacją, dwukrotnie uniknął katastrof — 2 i 18 września, w kolejnych dniach stoczonych walk zestrzelił; 31 sierpnia — 1 Me-109 na pewno, 2 września — 1 Me-109 prawdopodobnie, 6 września — 1 Me-109 na pewno, 11 września — 1 He-111 na pewno, 15 września — 1 Me-109 i 1 Me-110 na pewno, 26 września — 1 Me-109 na pewno, 5 października — 1 Me-110 na pewno.

Ferić był pilotem o silnych nerwach, wesołego usposobienia ale wśród kolegów wyróżniał się swoistą powagą. Doceniał historyczną wartość dywizjonu w toczącej się bitwie powietrznej. I dlatego zaczął prowadzić — na swój użytek — wojenny pamiętnik. Zbierał przy tym od kolegów opisy walk i ich wrażeń z lotów, prosił, a nieraz „przekupywał", by sami coś napisali. Wklejał zdjęcia. Wkrótce pamiętnik jego uznano za kronikę dywizjonu — prowadził ją teraz oficjalnie, stał się kronikarzem dywizjonu 303. To dzięki niemu nie zaginął z historii tego dywizjonu ani jeden dzień — jakże bohaterskiej historii polskich skrzydeł.

W styczniu 1941 r. dywizjon 303 rozpoczął loty nad Francję i Belgię. Ferić awansował na porucznika i dowódcę klucza, ciągle latał bojowo. W walce stoczonej 22 czerwca 1941 r. nad Francją zestrzelił na pewno 1 Me-109, a w następnych lotach uszkodził dalsze 2 Me — 109.

Jesienią tegoż roku został — pomimo sprzeciwów — przeniesiony na odpoczynek od bojowego latania. Lecz już w styczniu 1942 r. powrócił do swojego dywizjonu 303 i rozpoczął bojową służbę.

14 lutego 1942 r. por. pil. Mirosław Ferić zginął w katastrofie lotniczej na lotnisku w Northolt. Prawdopodobną przyczyną katastrofy było oberwanie się skrzydła pilotowanego przez niego samolotu „Spitfire".

Oficjalne konto zestrzałów niemieckich samolotów przez por. Fericia wynosi: pewne — 9 i 1/2, prawdopodobnie — 1, uszkodzone — 2. Por. Ferić był odznaczony Orderem Virtuti Militari V klasy, Krzyżem Walecznych (trzykrotnie) i brytyjskim Distinguish Flying Cross.

W. K.

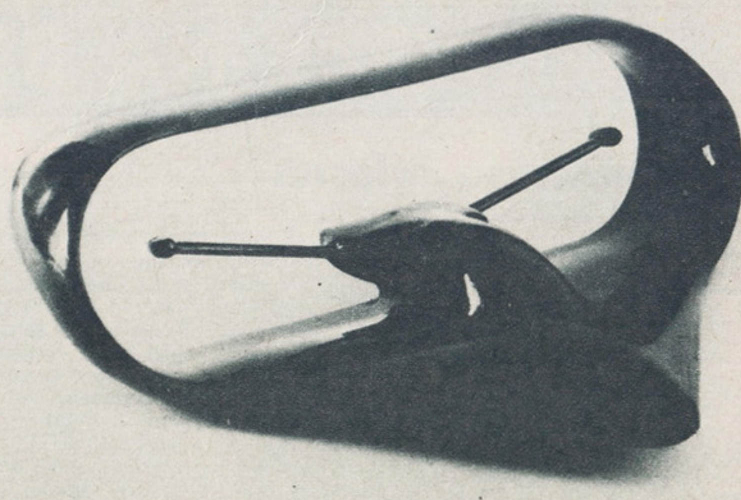


Por. pil. Mirosław Ferić w Anglii, w r. 1940.

KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

miniaturowa "DELTA"

INŻ. MIECZYSŁAW FOLTYŃSKI ● MAREK FOLTYŃSKI



Rys. 2. Model minisamolotu „Delta".

Poszukiwania rozwiązań układu płatowca charakteryzującego się niewielkimi wymiarami, dużą sztywnością konstrukcji i korzystnymi cechami aerodynamicznymi, skłoniły autorów do wstępnego zbadania koncepcji płatowca przedstawionego na rys. 1. W tym celu przeprowadzono badania modelu (zdjęcie 2) w tunelu aerodynamicznym, udostępnionym autorom przez Instytut Maszyn Cieplnych Politechniki Częstochowskiej.

Wyniki badań pozwalają przypuszczać, że projekt płatowca, w zakresie prędkości użytkowych, może mieć doskonałość dochodzącą do 14—15 jednostek.

Jest to możliwe z dwóch zasadniczych powodów:

1. stosunkowo małych oporów szkodliwych,
2. korzystnego oddziaływania strumieni zaśmigłowych.

Wykorzystanie zakończeń komór dolnego i górnego płata jako tuneli śmigłowych, przy zastosowaniu śmigieł przeciwbieżnych o właściwie dobranych kierunkach obrotów, wpłynie na zwiększenie efektywnego wydłużenia i tym samym polepszenie doskonałości.

Przeprowadzone w trakcie badań pomiary wpływu zawirowania zaśmigłowego wykazały, że w przypadku zainstalowania kierownic imitujących działanie śmigieł, nastąpiło zwiększenie doskonałości o ok. 17%.

Należy przypuszczać, że przy zastosowaniu rzeczywistych śmigieł wpływ ten będzie jeszcze większy, ze względu na przyśpieszanie strug w obszarze płatów. Warte podkreślenia jest także zwiększenie się sprawności napędowej śmigieł, ze względu na częściowo „tunelowe" ich usytuowanie.

W trakcie badań stwierdzono znaczny wpływ bliskości ziemi na osiągi płatowca. Powodował on przyrost Cz max. o ok. Δ 0,65, oraz przyrost doskonałości o 7 jednostek. Oczywiście będzie to miało korzystny wpływ na długość startu i lądowania.

Cechą bardzo istotną jest mała wrażliwość na oderwanie strug przy dużych kątach natarcia. Wynika to z zapobiegawczego „skrzelowego" oddziaływania górnego płata oraz wpływu śmigieł, obejmującego swym oddziaływaniem znaczną część powierzchni nośnych. Stwarza to dodatkowe możliwości zwiększenia krytycznego kąta natarcia i powiększenia Cz max. w locie silnikowym.

Zagadnienie sterowności zostało rozwiązane przez zastosowanie na kołowych łącznikach górnego i dolnego płata elementów pokazanych na rys. 3.

Wychylenie poszczególnych elementów daje w efekcie wszystkie z możliwych stanów sterowania.

Na rys. 4 figura **a i b** — przedstawia efekt steru wysokości, **c i d** — steru kierunku, **e i f** — lotek, **a g** — efekt hamulca aerodynamicznego.

Umieszczenie elementów sterujących w bezpośrednim sąsiedztwie strumieni zaśmigłowych powoduje, że w locie silnikowym efekt sterujący będzie uwielokrotniony (sterowanie wektorem ciągu), czyniąc lot z małymi prędkościami bezpieczniejszym.

Problemy stateczności podłużnej rozwiązano przez odpowiedni dobór wielkości i kształtu profili górnego i dolnego płata oraz wzajemnego ich usytuowania (przemieszczenie i kąt zaklinowania).

Stateczność poprzeczną zapewnia znoszenie się momentów reakcyjnych śmigieł oraz położenie środka parcia powyżej środka ciężkości (duży udział powierzchni górnego płata).

Stateczność kierunkowa płatowca, ze względu na duże wymiary łączników oraz zastosowany układ **delta**, nie przysparza żadnych problemów.

Przedstawiona koncepcja płatowca stanowi konstrukcję przestrzenną, odznaczającą się dużą sztywnością. Zastosowanie laminatów i wypełniaczy piankowych daje więc możliwości osiągnięcia niewielkiej masy i wiernego odtworzenia kształtu.

Chcąc dokładniej zobrazować możliwości proponowanego układu, autorzy wykonali obliczenia wstępne przewidując zastosowanie silnika „Trabant" lub Fiat-126p, umieszczonego poprzecznie za kabiną pilota.

DANE I OSIĄGI OBLICZENIOWE

Wymiary:

Rozpiętość	—	3,1 m
Długość	—	3,0 m
Wysokość całkowita	—	1,5 m
Powierzchnia nośna	—	6,0 m²

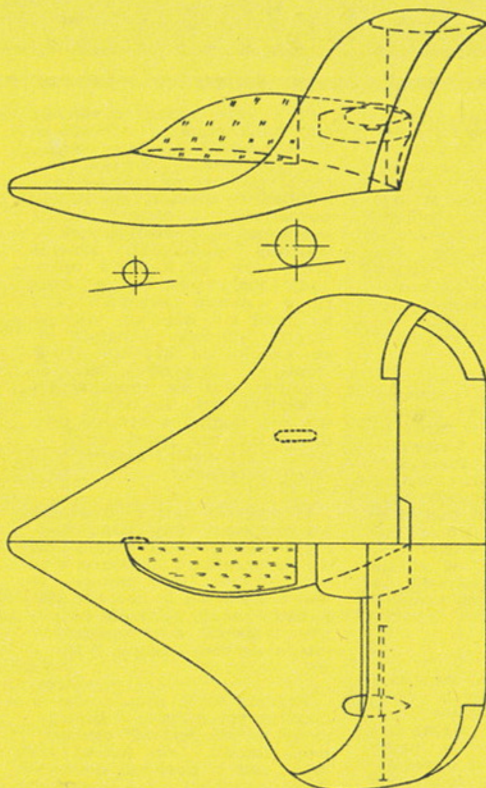
Masy:

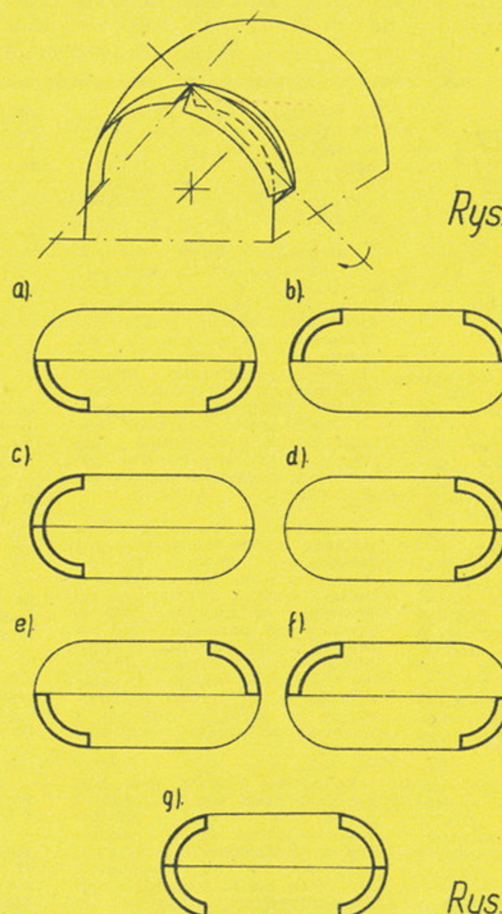
Masa własna	—	150 kg
Masa całkowita	—	250 kg

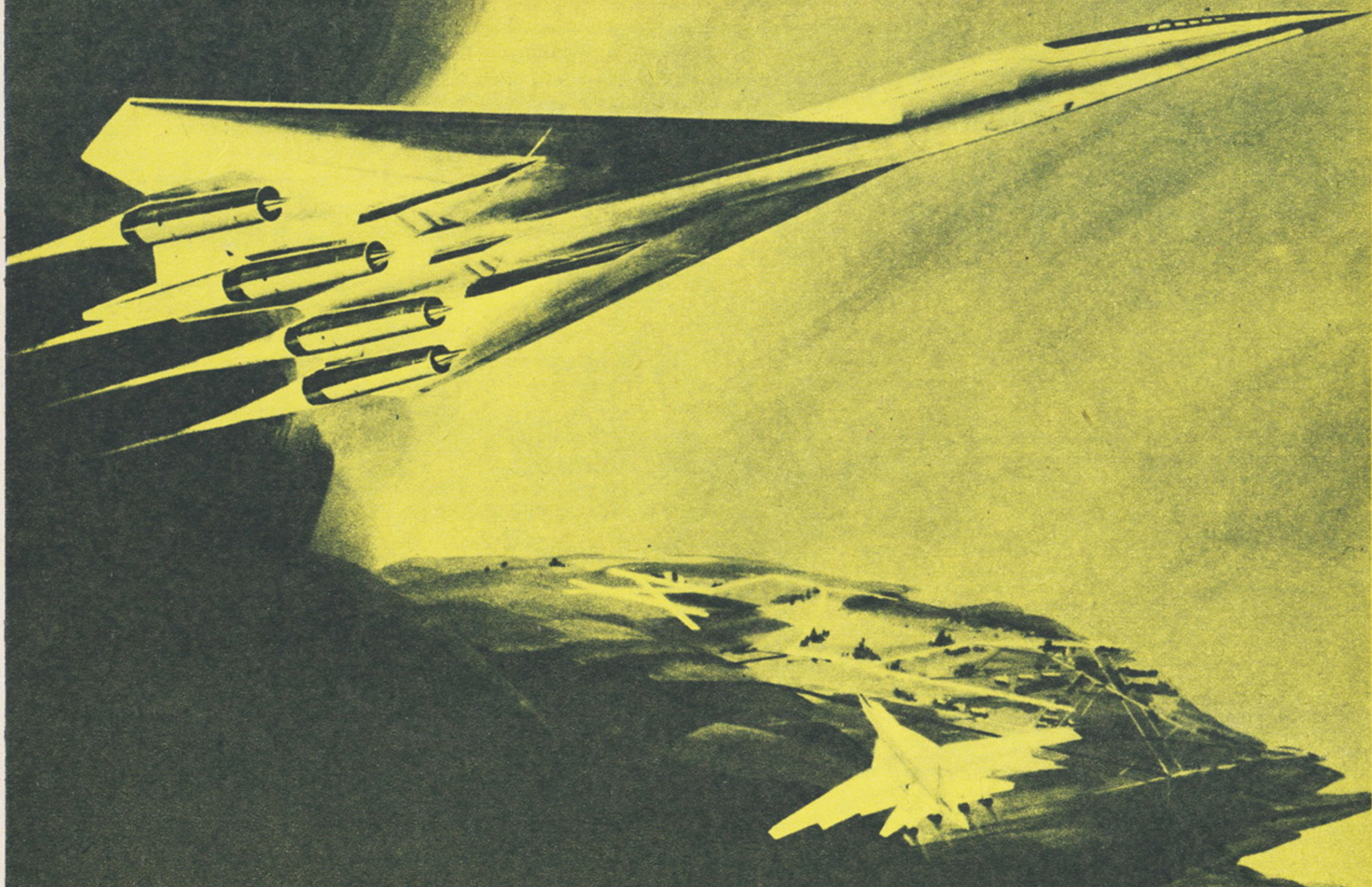
Osiągi:

Prędkość max.	—	195 km/h
Prędkość przelotowa	—	150 km/h
Zasięg	—	1 000 km
Prędkość min.	—	80 km/h
Prędkość lądowania	—	70 km/h
Zużycie paliwa	—	2,6 l/100 km

Przedstawione cechy układu płatowca, zwartość jego konstrukcji i przewidywane osiągi, stanowią dostateczne argumenty do zastosowań amatorskich.







GAZ ZIEMNY–PALIWEM LOTNICZYM

W Londynie odbyła się konferencja zorganizowana przez Międzynarodowy Instytut Chłodnictwa i Brytyjską Radę d/s Techniki Niskich Temperatur. Omawiano tam potencjalne możliwości wykorzystania gazu ziemnego w postaci skroplonej, w celu użycia go jako paliwa w przyszłych naddźwiękowych samolotach komunikacyjnych.

Zainteresowanie tym sposobem wykorzystania gazu ziemnego jest zrozumiałe, gdy się zważy, iż jego aktualnie opłacalne dla eksploatacji złoża gwarantują rezerwy równe połowie szacowanej zawartości złóż ropy naftowej w skali światowej oczywiście tyczy się to w obu przypadkach szacunku złóż już odkrytych. Według materiałów ogłoszonych na tej konferencji zapasy gazu ziemnego szacuje się na 30,5 biliona m³. Materiały tam opublikowane dotyczyły bądź gazu ziemnego (o określonych właściwościach) lub metanu, który stanowi 80% do 97% składu gazu ziemnego w zależności od pochodzenia i w rozpatrywanym tu aspekcie może być, z grubsza rzecz biorąc, traktowany jako jedyny składnik tegoż gazu. Oceniono zresztą bardzo optymistycznie, że przejście z zasilania silników odrzutowych paliwami konwencjonalnymi na skroplony gaz ziemny nie spowoduje żadnych kłopotów, ani w odniesieniu do konstrukcji płatowca, ani nawet biorąc pod uwagę zespół napędowy.

Spośród kłopotów wynikających wprost z charakteru ewentualnego nowego rodzaju paliwa wymienia się konieczność zrezygnowania ze zbiorników integralnych, które musiałyby zostać zastąpione przez niezależne od konstrukcji płatowca wysokociśnieniowe zbiorniki paliwa; przewiduje się konieczność wytworzenia w zbiornikach ciśnienia rzędu 1,33 atm. Nie mówiąc o innych kłopotach, należałoby tu jeszcze tylko zwrócić uwagę, że celem utrzymania tego typu paliwa w stanie skroplonym przy wymienionym ciśnieniu niezbędne jest utrzymywanie go w znacznie obniżonej temperaturze, co przy dłuższych postojach na lotnisku (nagrzewanie się samolotu na płycie postojowej zwłaszcza w gorącym klimacie) oraz przy prędkościach lotu przekraczających wartość liczby M=2,5 — może okazać się dość kłopotliwe. No i wreszcie problem bezpieczeństwa eksploatacji, który w porównaniu z użytkowaniem paliw konwencjonalnych znacznie by się zaostrzył.

Jeśli chodzi o kłopoty wynikające z konieczności zainstalowania specjalnych — i przyznajemy dość drogich — wydajnie przy tym bez przerwy chłodzonych urządzeń do zasilania tym niecodziennym paliwem licznych samolotów, to na konferencji zostały one dość dokładnie przedstawione, wraz z proponowanymi rozwiązaniami, dość przekonywującymi w sensie także i ekonomicznym, zwłaszcza przy założeniu, że rzecz ma dotyczyć znacznej liczby samolotów eksploatowanych przy użyciu skroplonego gazu ziemnego jako paliwa. Jeden z referatów rozpatrujących omawiane zagadnienia zakładał, że w 1990 r. latać będzie 500 naddźwiękowych samolotów komunikacyjnych, użytkujących nowe paliwo, co w skali rocznej dawałoby jego zużycie w wysokości 60 mln ton. Inny autor zakładał, że w porcie lotniczym im. Kennedy'ego w Nowym Jorku w tymże roku 1990 będzie dziennie ponad 370 odlotów samolotów wykorzystujących nowe paliwo. I dlatego przy niżej wymienionych ocenach ekonomicznych całości przedsięwzięcia należy pamiętać o skali założonych w tym względzie poczynań. Jest oczywiste, że efekty ekonomiczne zależeć tu będą w dużej mierze od skali zastosowania tego paliwa w przyszłości.

Przechodząc do porównania konwencjonalnego paliwa z nowo proponowanym można podać, że to pierwsze charakteryzuje się gęstością 1,8 razy większą od drugiego. Dla odmiany jednak, gdy chodzi o kaloryczność odniesioną do jednostki masy, to nowe paliwo wykazuje swą przewagę nad dotychczasowym liczbą 1,25 (w stosunku do jedynki dla paliwa konwencjonalnego).

Sumaryczny efekt nakładania się tych dwóch wskaźników oraz pozostałych (tu nie wymienionych) jest taki, że jak to przewidziano dla projektowanego, naddźwiękowego samolotu pasażerskiego Boeing-2707 (mającego latać z prędkością podróżną odpowiadającą liczbie M = 2,7) zużycie obu rodzajów paliw miałoby się przedstawiać w zależności od długości trasy następująco:

Zasięg	Zużycie paliwa konwencjonalnego		Zużycie skroplonego gazu ziemnego	
km	m³	ton	m³	ton
2 000	55	42,9	95	42,7
4 000	90	40.0	160	72,0
6 000	135	105.0	240	108,0

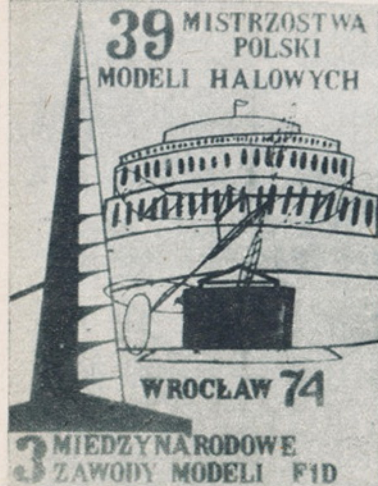
Wynika z powyższego, że masowo nie ma tu dużych różnic, a te, które są, przemawiają raczej na niekorzyść nowego paliwa. W tego typu samolotach, na jakich oparto przytaczane analizy, istotne są loty na duże odległości. Jeśli natomiast chodzi o objętość, to nowe paliwo ma tu wyraźnie dużo gorsze własności. Trzeba tu jednak gwoli ścisłości podać, że opinie innych specjalistów były znacznie bardziej optymistyczne, aż do takich, które stwierdzały przewagę nowego paliwa w aspekcie masowym. Bezsporny był jedynie fakt wymagania przez skroplony gaz ziemny znacznie większych zbiorników paliwowych w samolocie. Natomiast teoretyczna analiza opracowana przez NASA miała wykazać, że jest nawet możliwe zwiększenie ładowności samolotów naddźwiękowych stosujących nowe paliwo aż o 31%.

Biorąc pod uwagę tak znaczne rozbieżności w przytoczonych ocenach, należy raczej przyjąć, że poszczególne analizy oparto na różniących się założeniach, zarówno co do własności paliwa, jak i reperkusji konstrukcyjnych chęci jego zastosowania.

Wszystkie natomiast opinie dotyczące strony ekonomicznej proponowanego przedsięwzięcia były zupełnie zbieżne. Otóż np. przedstawiciel przemysłu gazu ziemnego oceniał korzyści płynące z zastosowania tego nowego paliwa w naddźwiękowych samolotach komunikacyjnych na 25—35% obniżki ich kosztów eksploatacyjnych. Wynikać to będzie głównie z niższej ceny gazu ziemnego w porównaniu z paliwem konwencjonalnym. Wspomniana wyżej analiza NASA precyzuje tę obniżkę, jako obniżkę bezpośrednich kosztów eksploatacji i ocenia ją na 36%.

Podsumowując podane wyżej informacje należy zwrócić uwagę, iż bezsporną zaletą nowo projektowanego paliwa jest jego wpływ na bezpośrednie koszty eksploatacji, co jest zawsze rzeczą bardzo atrakcyjną dla lotnictwa cywilnego.

J. P.



MISTRZOSTWA POLSKI MODELI HALOWYCH

W dniach 13—16 czerwca 1974 r. w Hali Ludowej we Wrocławiu odbyły się XXXIX Mistrzostwa Polski Modeli Halowych, w obsadzie międzynarodowej. W tej dorocznej imprezie wzięło udział 27 zawodników z aeroklubów regionalnych, w kategorii juniorów i seniorów modelarstwa lotniczego. Ponadto w imprezie wzięła udział 3-osobowa ekipa modelarzy bułgarskich. Gospodarzem imprezy był Aeroklub Wrocławski, który zadbał o bardzo korzystne zakwaterowanie zawodników w pobliżu Hali Ludowej, co dodatnio wpłynęło na możliwość treningu w określonych godzinach. Bardzo miłym momentem było spotkanie z prezydentem miasta Wrocławia, którego zapoznał z dorobkiem polskiego modelarstwa lotniczego przewodniczący Centralnej Rady Modelarskiej APRL — prof. Zygmunt Franaszczuk. Spotkanie upłynęło w miłej i przyjemnej atmosferze.

Impreza została przeprowadzona zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI. Program imprezy przewidywał po dwa loty dziennie w godzinach przedpołudniowych dla każdego zawodnika. Zgodnie z regulaminem, każdy z zawodników miał prawo do wykonania 6 lotów konkursowych, z czego 2 najlepsze były liczone do punktacji indywidualnej. Na uzyskanie wyników miała również wpływ pogoda panująca na zewnątrz hali. Najlepsze wyniki uzyskali zawodnicy w ostatnich dwóch kolejkach lotów. Najdłuższy lot w mistrzostwach wykonał zawodnik Aeroklubu Śląskiego — Edward Ciapała, który uzyskał czas w jednym locie — 29 min. 35 s.

Szkoda jednak, że w tej pięknej i pożytecznej dla sportu lotniczego imprezie, reprezentowanych było tylko 6 aeroklubów. Duże słowa uznania należą się instruktorowi Stanisławowi Sierko z Aeroklubu Bydgoskiego za to, że w bardzo krótkim okresie czasu zorganizował i wyszkolił liczną grupę modelarzy-juniorów, którzy uzyskali bardzo interesujące wyniki.

Z okazji mistrzostw Wydział Kół Lotniczych i Modelarstwa APRL wydał małego formatu kartę startową, która w wydatny sposób pomogła w pracach komisji sędziowskiej. Aeroklub Wrocławski wydał kolorową plakietkę pamiątkową dla uczestników mistrzostw, którą prezentujemy w tytule.

Na zakończenie nasuwa się wniosek pod adresem Zarządu Głównego APRL i Aeroklubu Wrocławskiego: dla podniesienia poziomu kategorii modeli halowych wskazane byłoby zorganizowanie kursu (ok. 10-dniowego) we Wrocławiu dla chętnych modelarzy z poszczególnych aeroklubów. Aeroklub Wrocławski posiada wszelkie predyspozycje do zorganizowania i przeprowadzenia takiego kursu. Może poszczycić się doświadczoną kadrą instruktorską, a na terenie Hali Ludowej posiada modelarnię lotniczą wyspecjalizowaną w budowie modeli halowych.

ZYGMUNT JANECKI

WYNIKI MISTRZOSTW

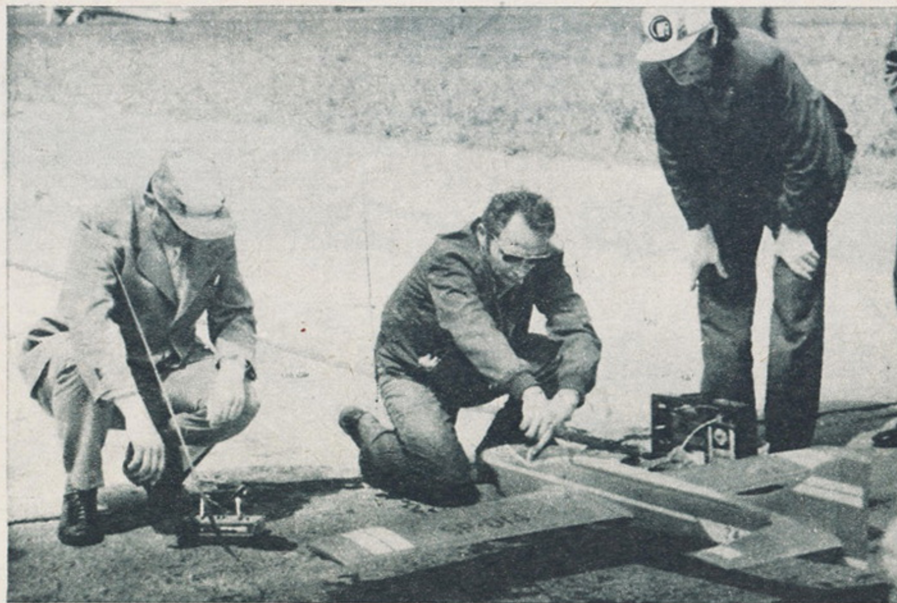
KLASA JUNIORÓW

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Wyniki
1	Paweł Frąckiewicz	Wrocławski	42 min. 02 s.
2	Stanisław Garlicki	Krakowski	40 min. 39 s.
3	Zdzisław Stępień	Wrocławski	39 min. 55 s.
4	Maciej Witkowski	Bydgoski	38 min. 15 s.
5	Jan Zięba	Wrocławski	36 min. 01 s.
6	Dariusz Jaszczak	Wrocławski	34 min. 48 s.
7	Jacek Landowski	Bydgoski	31 min. 59 s.
8	Janusz Jąbłoński	Bydgoski	30 min. 12 s.
9	Włodzimierz Pawlisz	Bydgoski	27 min. 39 s.
10	Jarosław Duchliński	Bydgoski	10 min. 25 s.

KLASA SENIORÓW

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Wyniki
1	Edward Ciapała	Śląski	59 min. 04 s.
2	Ryszard Czechowski	Krakowski	56 min. 55 s.
3	Sylwester Kujawą	Poznański	52 min. 24 s.
4	Stefan Bombol	Wrocławski	52 min. 14 s.
5	Stanisław Sierko	Bydgoski	47 min. 39 s.
6	Zbigniew Szymański	Wrocławski	45 min. 38 s.
7	Bogusław Peretyatkowicz	Zielonogórski	42 min. 42 s.
8	Jerzy Nawrocki	Wrocławski	39 min. 57 s.
9	Ireneusz Pudełko	Krakowski	36 min. 25 s.
10	Kazimierz Muchowski	Zielonogórski	30 min. 49 s.
11	Stefan Różycki	Wrocławski	30 min. 28 s.
12	Józef Kapuśniak	Bydgoski	29 min. 58 s.
13	Leszek Kuźniak	Bydgoski	27 min. 57 s.
14	Georgi Deczkow	Bułgarai	17 min. 56 s.
15	Nikoła Nikołow	Bułgaria	12 min. 40 s.
16	Georgi Malinow	Bułgaria	0
17	Marek Różański	Bydgoski	0

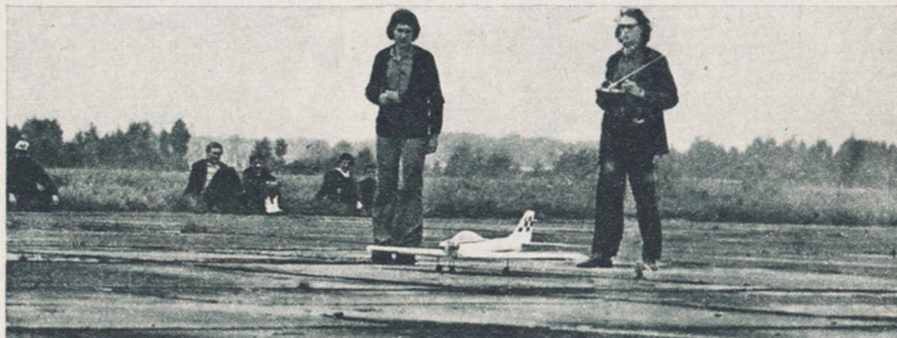
Uwaga: Podano wyniki sumy 2 najlepszych lotów.



Mistrz Polski 1974 w kategorii radiomodeli samolotów akrobacyjnych F-3A Jerzy Kosiński podczas przygotowań startowych. Nowy radiomodel spełnił założenia konstruktora.



Na starcie motoszybowców.



Startuje radiomodel akrobacyjny Ireneusza Segały.

WYNIKI MISTRZOSTW

KATEGORIA F-3 DM ● KLASA STANDARD

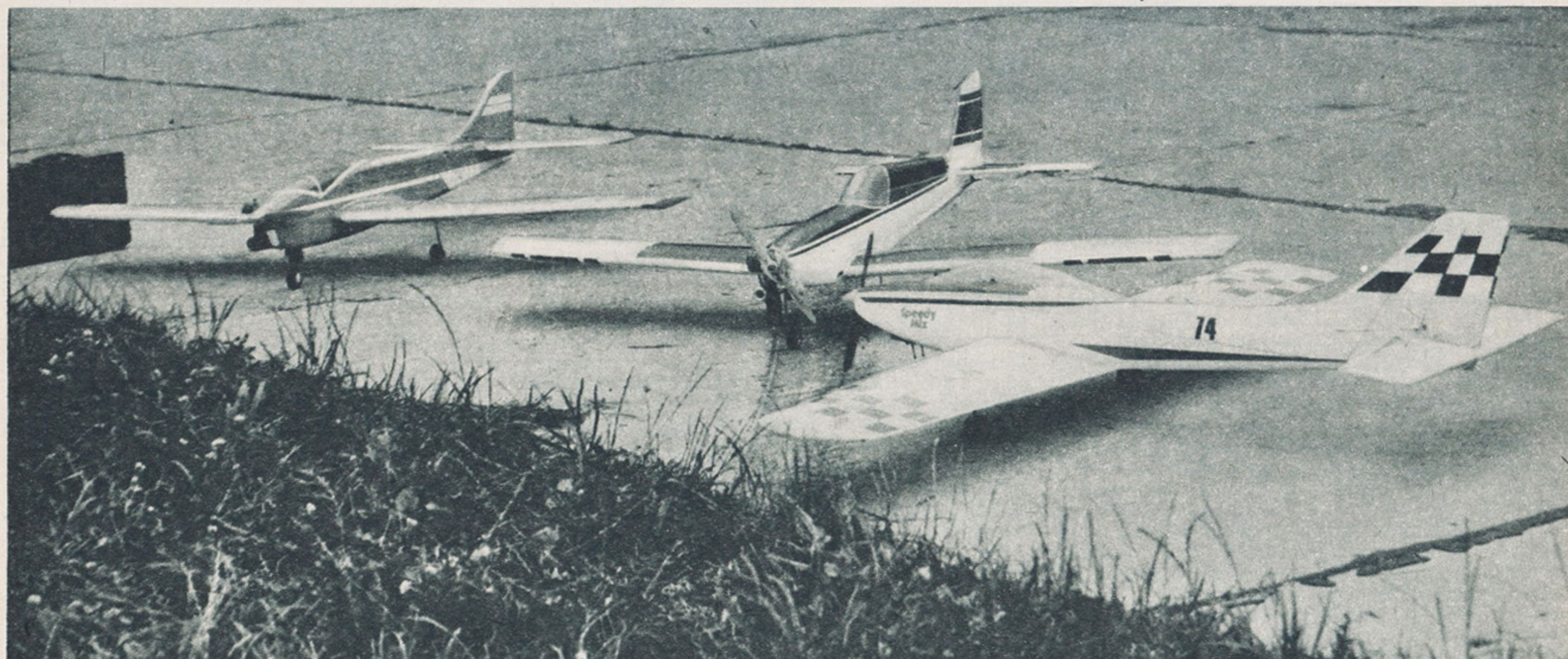
Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Punktacja lotów I	II	III	Suma pkt.
1	Jan Olejnik	Mielecki	362	478/840	551	1 391
2	Andrzej Krupa	Podkarpacki	347	394/741	466	1 207
3	Jan Bala	Koszaliński	380	381/761	394	1 155
4	S. Skotniczny	Śląski	398	274/672	452	1 124
5	Roman Gołubowski	Białostocki	326	306/632	318	950
6	Krzysztof Jasiński	Łódzki	262	288/550	381	931
7	Zenon Świtacz	Łódzki	94	394/488	332	820
8	Józef Ulas	Poznański	258	209/467	316	783
9	Bogdan Domek	Pomorski	0	262/262	443	705
10	Zbigniew Majchrzak	Pomorski	118	164/282	349	631
11	Rajmund Kudełko	Śląski	0	325/325	294	619

KATEGORIA F-3 BM ● KLASA OTWARTA

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Punktacja lotów I	II	III	Suma pkt.
1	Tadeusz Pelczarski	Podkarpacki	508	568/1077	517	1 593
2	Józef Schab	Mielecki	400	565/1020	408	1 373
3	Marek Sokół	Koszaliński	500	388/888	347	1 235
4	Józef Kurzawski	Gdański	352	500/852	292	1 144
5	Teofil Sikora	ROW	418	384/802	309	1 111
6	Roman Mroczek	Pomorski	271	337/648	0	648
7	Eryk Hinc	Gdański	0	0	0	0

MISTRZOSTWA POLSKI

MODELI ZDALNIE STEROWANYCH



Najciekawsze radiomodele akrobacyjne Mistrzostw Polski 1974.
Wszystkie zdjęcia: WIESŁAW JAMRÓZ

Wolne od pracy dni poprzedzające tegoroczne lipcowe święto jak i sam dzień 22 lipca 1974 r. nasi radiomodelarze spędzili wyjątkowo pracowicie, rozgrywając kolejne Mistrzostwa Polski modeli zdalnie sterowanych.

Gospodarzem tegorocznych mistrzostw był Aeroklub Mielecki. Pomimo, że aeroklub ten po raz pierwszy organizował tego rodzaju imprezę, przebiegała ona wyjątkowo sprawnie. Większość zawodników zjechała do Mielca już 19 lipca i została zakwaterowana w pachnącym jeszcze świeżą farbą hotelu stażysty, w którym modelarze byli pierwszymi lokatorami.

20 lipca, na starannie udekorowanym lotnisku, otwarcia mistrzostw dokonał wiceprezes aeroklubu mieleckiego mgr inż. Tadeusz Pakuła. Po rozlosowaniu numerów startowych i zdeponowaniu nadajników pod opieką komisji sportowej, sędzia główny zawodów Edmund Osiński ogłosił krótki trening. Loty treningowe stały się jednocześnie pokazem dla dość licznie przybyłej na otwarcie mistrzostw publiczności.

Oficjalne loty konkursowe motoszybowców klasy standard zainaugurował Zbigniew Majchrzak z Aeroklubu Pomorskiego. Zgodnie z planem, pierwszego dnia zawodów wykonano po jednej kolejce lotów w każdej kategorii. W drugim dniu rozegrano pozostałe dwie kolejki lotów motoszybowców klasy standard, dwie kolejki lotów modeli akrobacyjnych i jedną motoszybowców klasy otwartej.

W kategorii motoszybowców klasy standard mistrzem Polski został reprezentant gospodarzy inż. Jan Olejnik, przed Andrzejem Krupą z Aeroklubu Podkarpackiego oraz Jerzym Balą z Aeroklubu Ziemi Koszalińskiej.

W trzecim i ostatnim dniu zawodów pozostała do rozegrania jeszcze jedna kolejka lotów modeli akrobacyjnych i motoszybowców klasy otwartej. O ile w kategorii motoszybowców klasy otwartej walka o czołowe miejsca trwała do ostatniego startu, to w kategorii modeli samolotów akrobacyjnych los tytułu mistrza Polski został przesądzony już w drugim dniu zawodów po trzech kolejkach lotu. Jedyny równorzędny konkurent, który mógł zdetronizować ubiegłorocznego mistrza Jerzego Kosińskiego — Ireneusz Pudełko, zawiódł (a ściślej: nie on ale jego zawiódł silnik) i w drugiej kolejce musiał przerwać lot. W trzeciej kolejce niezbyt pewnie pracujący silnik plus zdenerwowanie poprzednim lotem dały wynik grubo poniżej możliwości tego zawodnika. Kosiński natomiast z lotu na lot był coraz lepszy, chociaż i jego nie ominął pech. W trzeciej kolejce lotów, podczas lądowania, na dobiegu, złożyło się przednie podwozie (chowane) i za manewr lądowania otrzymał zero punktów.

Nie ulega wątpliwości, że pocieszający jest fakt zajęcia miejsc wicemistrzowskich w kategorii modeli samolotów akrobacyjnych przez bardzo młodych zawodników, którzy w 1972 r. stawiali pierwsze kroki w tej kategorii na kursie wakacyjnym w Lublinie.

W kategorii motoszybowców klasy otwartej zdobycie tytułu mistrzowskiego przez inż. Tadeusza Pelczarskiego z Aeroklubu Podkarpackiego nie mogło być dla nikogo zaskoczeniem. Już w zeszłym roku udowodnił on, że wie na czym polega latanie w tej kategorii. Ze szczególnym uznaniem natomiast należy odnotować, że modelarze mieleccy wzięli się za radiomodele i to z pięknymi, jak na początek, rezultatami.

Na zakończenie parę uwag o modelach. Nowe konstrukcje mieli: Jerzy Kosiński i Ireneusz Pudełko (poza konkursem — obloty). Konstrukcje nie pierwszej już młodości: Józef Kurzawski (szybowiec, który po raz pierwszy startował w mistrzostwach w 1964 r.), Tadeusz Pelczarski (zwycięskie skrzydła, których rówieśnik startował w tych mistrzostwach).

Inż. ZENON KORSAK



Józef Kurzawski pilotuje radiomodel motoszybowca klasy otwartej F-3BM.



Franciszek Glasowicz przygotowuje radiomodel akrobacyjny do startu (wyżej). Radiomodele motoszybowców (niżej).

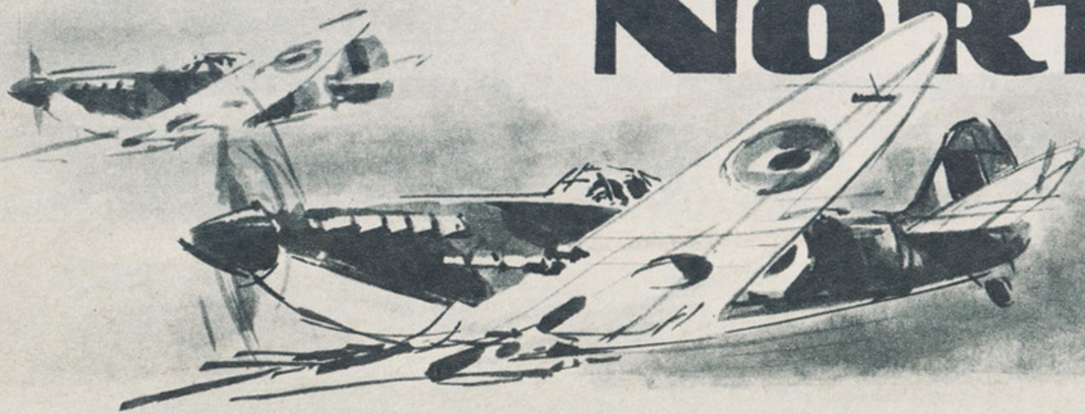


KATEGORIA F-3A

Miejsce	Zawodnik		Punktacja lotów I	II	III	IV	Suma pkt.
1	Jerzy Kosiński	Warszawski	(3 350)	3 955	4 050	3 575	11 580
2	Stefan Grychtoł	Gdański	3 110	3 070	3 155	(2 810)	9 355
3	Wiesław Piotrowski	Warszawski	3 220	0	2 970	3 125	9 315
4	Ireneusz Pudełkc	Krakowski	3 535	(790)	2 390	3 340	9 265
5	Jan Bury	Poznański	(1 230)	2 040	1 350	1 515	4 905
6	Ireneusz Segała	Warszawski	(1 440)	1 460	1 615	1 530	4 605
7	Marek Klimczak	Łódzki	225	1 655	0	1 170	3 050
8	Franciszek Glasowicz	Krakowski	835	1 865	0	0	2 700
9	Zygmunt Firlit	Krakowski	765	925	(515)	640	2 330

Uwaga: Suma punktów z trzech lotów.

NORTHOLT



TADEUSZ SCHIELE

Z przyjacielem z „naszego 308" umówiłem się telefonicznie. Na miejsce spotkania zaproponowałem restaurację hotelową w pobliżu londyńskiej stacji kolejowej Victoria.

Podczas wojny rojno w niej było od najróżniejszych mundurów, pośród których nie brakowało i polskich, choćby ze względu na bliskość „Rubensa", Dowództwa Polskich Sił Zbrojnych i tuż obok Inspektoratu Polskich Sił Powietrznych. Przy okazji załatwiania formalności (osobiście często odwiedzałem redakcję „Skrzydeł") wpadało się na przysłowiowego „drinka" właśnie do tego lokalu. Dla nas, pilotów myśliwskich, był to zazwyczaj kufel czy dwa lurowatego piwa. Nie czego innego, a piwa, broń Boże nie ze względu na skromność ani brak gotówki, ani wreszcie nabyty od Anglików umiar w piciu za dnia, lecz wynikało z poszanowania prastarej wojskowej zasady niepokazywania się na oczy przełożonym, choćby po jednym niewinnym kieliszku. Pomimo, że stanowiliśmy stuprocentową „Cywilbandę", to jednak akceptowaliśmy poniektóre co mądrzejsze zasady wojskowe.

Gospodarz lokalu, dumny ze swojej klienteli, przy każdej nadarzającej okazji opowiadał swe przygody z I wojny światowej. Marynarzom o wyleceniu na minie w Kanale La Manche, komandosom o walkach na bagnety we Flandrii, a lotnikom o sterowcu Zeppelin nad Londynem.

Wymieniając przez telefon nazwę, usłyszałem rozbawiony głos. — Jak na pierwsze spotkanie po równych 25 latach, muszę przyznać, że miejsce jest wymarzone. Niewiele się zmieniłeś. To dobrze. Będę punktualnie. Przyjadę jeszcze z kimś, ale to niespodzianka. Cieszymy się bardzo.

Lokal wybrałem nie dlatego, abym się nie zmienił, lecz dla centralnego położenia w śródmieściu. Z Victoria miałem także bezpośrednie połączenie kolejką metra. Niezależnie jednak od wymienionych powodów, zdawałem sobie sprawę z najistotniejszego.

Od pierwszej chwili przyjazdu do Anglii po przeszło ćwierćwiecznej nieobytności przede wszystkim usilnie szukałem przeszłości, jakiegokolwiek choćby wyblakłego śladu „tamtych lat". Naraziłem się wskutek tego na cały szereg, na pewno nie gorzkich, ale dających dużo do myślenia rozczarowań. Wiele czasu poświęciłem na przebycie miejsc, z którymi łączyły mnie osobiste wspomnienia. Cóż, kiedy nie wyniosłem z tej niecierpliwej wędrówki nic poza nieokreślonym uczuciem smutku, zbliżonego do zadumy jaka towarzyszy w Dzień Zaduszny przy odwiedzaniu nagrobków ludzi, których znaliśmy w młodości.

Jeszcze przed wyruszeniem na ów szlak, tylekroć przebyty w myślach, bliski byłem poniechania zamiaru. Często ludzie starsi wzbraniają się przed konfrontacją z odległą przeszłością. W końcu uległem pokusie.

Zadziwiające z jaką łatwością i beztroską następuje przeobrażenie sentymentalnego pielgrzyma w statecznego turystę z folderem pod pachą. Więc jak na turystę przystało, „zaliczyłem" kilka zabytków i nowo powstałych obiektów.

Nadal pozostał jedynie Northolt, lotnisko, które nie tylko „przeszło" do historii lotników polskich, ale na zawsze utkwiło w umysłach tych co przeżyli jego wojenne dzieje.

Northolt zawsze też wywoływać będzie u nas przypływ wspomnień, chwil entuzjastycznej radości życia i uniesień zwycięstwa, chwil, które przeplatał smutek porażki, a niezmienną nadzieję przetrwania lęk i groza.

— ★ —

Trzech starszych panów, po krótkim czasie zażenowanego wzruszenia, w chęci zniwelowania wszystkich różnic wynikłych z tak długiej separacji — świadomie od pierwszych słów nawiązało do tematu wspólnie spędzonych lat, może nawet niesłusznie sądząc, że poruszenie aktualnych bytowych spraw mogłoby nadać niecodziennemu spotkaniu charakter pospolitego zebrania towarzyskiego.

Nie wierzę, aby najbardziej nawet szczere wypowiedzi i gesty przyjaźni — potrafiły tak błyskawicznie zbliżyć nas do siebie, jak niespodziewana i niewymuszona salwa śmiechu po udanym dowcipie któregoś z nas. Po oczach, choć okolonych zmarszczkami, natychmiast rozpoznałem dawnych pilotów myśliwskich! W ten sam, indywidualny dla każdego sposób, śmialiśmy się na lotnisku.

Dobrze rozumiałem, że zbyt wiele nas łączy, by czuć się sobie obcymi, pamiętając równocześnie, że dokładnie drugą połowę naszego życia spędziliśmy w odrębnych warunkach i wręcz różnych środowiskach, co nie mogło pozostać bez wpływu na ukształtowanie naszych mentalności, a nawet sposobu bycia.

Wydawało mi się, że wyczuwam pewną różnicę w emocjonalnym odniesieniu do przeżyć minionej wojny, które dla mnie osobiście były jak gdyby przełomowe w życiu, decydujące o światopoglądzie i przyszłości, nieodwracalne — podczas gdy „dla nich" zaszeregowane zostały do rzędu epizodów, ot, niemal „grzechów młodości".

— Ani mi nie przypominaj — powiedział przy innej okazji kolega, pilot z dywizjonu — tyle mam ostatnio kłopotów...

Bilans rozmyślań nad tym, wypadł dla mnie ujemnie. W pewnym sensie wraz z wojną skończyło się moje anormalne życie, ale które uważałem za „prawdziwe" i do którego się szybko przyzwyczaiłem, a do właściwego, normalnego, włączam się bezradnie i tak niezapobiegliwie, że jeśli nie przyspieszę procesu, może zabraknąć mi lat. Najśmieszniejsze w tym, że nigdy nie myślałem o pozostaniu w wojsku. Istniała jeszcze jedna różnica. „Cywilne" życie przyniosło im ugruntowaną stabilizację, choć okupioną nostalgią za krajem. Moje jest nadal nie uporządkowane, ale oto znaleźliśmy się w sytuacji, w której nie zamieniłbym się z nimi, jak to się mówi, za żadne skarby. Pomimo, że moje „początki" były nieporównywalnie trudniejsze. Oni także mocno zastanawialiby się przed taką zamianą.

Nie wiem w jakiej mierze struktura psychiczna i wrażliwość odgrywały tu rolę, lecz spotykałem kolegów, dla których nie związane z lotnictwem przeżycia lat powojennych stanowiły pod każdym względem kulminacyjny punkt życia. Osobiście znajduję się w stosunku do tego punktu już w znacznie większym od nich oddaleniu.

Myśląc o „odwiedzinach Anglii" sądzę, że można powrócić w świat młodości, aby zwiedzać lub aby wspominać. Połączyć jedno z drugim jest niełatwo. Toteż nie przypuszczałem, że kiedy znajdę się na swoim lotnisku, muszę natychmiast ujrzeć się młodzieńcem i w jednej chwili przeżyć we wspomnieniach ogrom zdarzeń i uczuć z nimi związanych. Coś zbliżonego może się zdarzyć, ale na to potrzeba czasu, odpowiedniego nastroju, owej nie dającej się przewidzieć chwili, kiedy przeszłość zaskakująco powróci, nawet wbrew naszej woli i nigdy nie chronologicznie.

Tylko wspominać zaś, oznaczałoby banalnie rozrzewnić się przy smutnej melodii wojennej piosenki i wypić pod wspomnienie przywoływanego z pamięci grona najbliższych, poległych kolegów.

Pal sześć samo lotnisko. Powiedzenie, że pamięć ludzka jest tylko zawodna, ani w części nie oddaje prawdy. Pamięta się tak znikomą część życia, że aż wstyd przed samym sobą, a to co się rzekomo pamięta i tak jest prawie zawsze przymglone i zniekształcone soczewką czasu.

Przyjaciel wyznał mi szczerze: „W miarę jak się starzeję, lata wojny ulatują z pamięci w sposób zatrważający. Mówisz, że dwa miesiące spędziliśmy razem w Hutton Cranswick na odpoczynku i wspólnie lataliśmy na osłonę konwoi, a ja tylko pamiętam, że na takim lotnisku byłem i nic więcej. Nawet nie wiem, w którym roku i w jakim czasie. Nic więc dziwnego, że przeczytałem twoją książkę jak powieść, a nie NASZ pamiętnik. Okropnie co czas ze mną wyprawia".

Nie tylko z przyjacielem. Mnóstwo ważnych szczegółów dotyczących wojny i Northolt, ni stąd ni z owąd, przypomniało mi się dopiero po odwiedzeniu lotniska. Każdorazowe „odkrycie" napawało zdumieniem, jak mogłem przez pół życia nie pamiętać, jak gdyby nie wiedzieć o faktach ściśle związanych z moimi osobistymi losami. Okropne co czas ze mną wyczynia.

Pisał Henri Barbusse o I wojnie; „Kiedy byłem na urlopie, przekonałem się, że zapomniałem prawie jak wyglądało przedtem moje życie. Przeczytałem parę swoich listów, jak bym czytał pierwszy raz jakąś książkę. Zapomniałem także co wycierpiałem na wojnie. Człowiek jest maszyną do zapominania. Człowiek jest stworzeniem, które trochę myśli, ale zwłaszcza zapomina. Ot, czym jest człowiek."

I dalej słowa, które powinny być dewizą wszystkich piszących o wojnie: „Zbrodnią byłoby ukazywać piękne strony wojny, jeśli nawet istnieją".

— ★ —

W Dywizjonie 308 przez lata wojny walczyło łącznie 210 pilotów i stacjonował on na 26 różnych lotniskach, począwszy od wielkich, nowocześnie zagospodarowywanych, a skończywszy na całkowicie prymitywnych lądowiskach polowych, w Anglii, Walii, Szkocji, Francji, Belgii, Holandii i Niemczech. Zestrzelił 103 samoloty wroga i zniszczył 660 pojazdów mechanicznych.

Za bazę swoją uważaliśmy zawsze Northolt, z którego dywizjon wykonał swój pierwszy z 8812 lotów bojowych nad terenem nieprzyjaciela. Poległo 37 pilotów, inni dostali się do niewoli. Straty wojenne wyniosły 69 ludzi. Pięciokrotnie opuszczaliśmy Northolt i tyleż razy 308 przylatywał, by wymienić jeden z dywizjonów walczącego Skrzydła.

Liczebnie dwizjon stanowił bardzo małą jednostkę. Dowódca w angielskim stopniu majora, dwóch kapitanów dowódców eskadr, adiutant, lekarz, kancelista, kapelan — nie więcej jak 28 pilotów i około 120 ludzi personelu ziemnego. Skład bojowy w powietrzu tworzyło 12 samolotów z około 20 na ziemi. Ale ileż problemów!

Machina wojenna toczyła się niepohamowanie naprzód. Byliśmy pochłonięci gorączkowym rytmem szybko po sobie następujących zdarzeń. Bywało, że dywizjon startował trzy i cztery razy dziennie nad Francję.

Od wczesnego świtu do zmroku powietrze rozedrgane było pomrukiem samolotów i gwiżdżącym szumem przelatujących w szyku maszyn.

Wszystkie trzy dywizjony przebywały w ciągłym ruchu. Bez przerwy coś się działo. Dzień w dzień ktoś nie powracał z lotu. Czasami zaś przez tydzień, dwa, Skrzydło Northolt nie ponosiło strat. Rosła liczba zwycięstw. Ale znów nadchodziły złe dni, w których mechanicy w opustoszałych stoiskach daremnie wypatrywali aż kilku „swoich" maszyn.

W messie nieustannie zmieniały się twarze. Piloci odchodzili na odpoczynek, a na ich miejsce zjawiali się nowi. Stale ktoś wyjeżdżał na urlop, inny z urlopu wracał. Niezbyt często, ale zdarzały się wypadki lotnicze, jedne mniej groźne, inne tragiczne. Northolt tętniło życiem i śmiercią.

— ★ —

Duży, z lekka staromodny samochód pędził londyńską autostradą w kierunku Northolt, miękko kołysząc się na podjazdach nowoczesnych bezkolizyjnych skrzyżowań.

— Czy nie sądzisz — zwrócił się do mnie Włodek, skinieniem głowy wskazując na Bronka przy kierownicy — że on pasuje do tego wozu jak ulał. Starszy, szpakowaty, zażywny pan z kędzierzawymi bokobrodami. W dywizjonie był szczupłym chłoptasiem.

— A i samochodzik miał mizerotę — dodałem, dobrze pamiętając blaszaną puszkę, którą wiecznie naprawiał w dispersalu.

— No cóż, — westchnął Bronek — z was już też nie harcerzyki.

Spoglądałem na boki. Mijane osiedla nie kończących się domków jednorodzinnych nie zmieniły nic a nic z charakteru znanych mi okolic.

— Poznajesz?

— Tak! Ruislip...

— Oczywiście, a tam w prawo do Orchard Hotelu. W drodze powrotnej wpadniemy na drinka. Tradycji stać musi się zadość! Wtedy mi żadna wątroba nie nawalała...

Ale ja myślami byłem już na lotnisku.

— Czy stoi jeszcze nasz barak — dispersal?

— Kilka lat temu go widziałem, nie wiem jak teraz. Zaraz się przekonasz. Proponuję wpierw zatrzymać się przy pomniku.

— ★ —

Tysiąc dziewięćset siedemdziesiąt dziewięć nazwisk poległych lotników polskich na Zachodzie w latach 1940—1945. Przyjaciół, kolegów, znajomych, znanych z widzenia lub ze słyszenia i setki innych, po których pozostały tylko nazwiska wyryte w kamieniu na murze okalającym Pomnik Lotników Polskich.

— ★ —

Z kolei zatrzymaliśmy się przy nowej wartowni powojennych zabudowań lotniska.

— Pragniemy odwiedzić „Spitfire".

Młody wartownik uśmiechnął się i zasalutował. Weszliśmy na lotnisko. Na centralnym trawiastym skwerze — matowo lśnił dumnie w górę zadartym długim silnikiem NASZ „Spitfire"...

Nie mogłem się oprzeć pokusie dotknięcia smukłych stalowych płatów. Mój kochany...

Włodek objął mnie ramieniem i patrząc na maszynę szepnął jak gdyby do siebie:

— Kto na nim nie latał, nie wie co to latanie...

Pstrykaliśmy ponownie zdjęcia.

— Polecielibyście w tej chwili? — zapytał Bronek.

— Oczywiście, bez sekundy zastanowienia czy wahania!

— Pamiętam wszystkie manele w kabinie.

Z Włodkiem latamy jeszcze, sportowo, w aeroklubach, tyle, że on w Lasham pod Londynem, a ja w Nowym Targu pod Turbaczem. Opowiadał mi ile radości sprawia mu latanie, chok kilka godzin rocznie. Bronek natomiast nie latał od czasu wojny i jak twierdzi, nic nie wskazuje, aby kiedykolwiek dał się namówić. Poza tym zdrowie... Lata nas tylko kilku, reszta albo nie ma czasu, albo zdrowie nie pozwala. Ale i tak jesteśmy na wymarciu. Mam na myśli latanie. Jeszcze rok, dwa... przykre to, ale prawdziwe. Mój Boże, ileż razy żartowałem jak tylko któryś z nas w chwili szczerości zaczynał biadolić na nutę: „mam dziwne przeczucie, że już niedługo przyjdzie na mnie kolej...". Zazwyczaj rozwijałem wizję fetowania na jakiejś uroczystości grona dziarskich staruszków obwieszonych orderami i zasypywanych pytaniami przez dziatwę: dziadziu, opowiedz, jak wykończyłeś Luftwaffe...

Pożegnałem „Spitfire" i wróciliśmy do samochodu. Kolejnym etapem była stara wartownia.

Na lotnisko poszedłem sam. Bronek z Włodkiem pozostali. Nie chcieli iść ze mną i jakże im byłem za to wdzięczny.

Sierżant w okienku znajomego budyneczku, po wyjawieniu celu wizyty, wyszedł na zewnątrz i ruchem ręki wskazał na lotnisko.

— It's all yours, sir.

— Thanks, it was mine...

Nie zapytał ani o nazwisko, ani dokumenty. Widocznie nie sprawiałem wrażenia szpiega. Zresztą wojskowe odrzutowce na lotnisku oglądać można równie dobrze z szosy, nie mówiąc już o tym, że fotografie tych maszyn ze szczegółowym opisem są do nabycia w każdej większej księgarni. Jeśli mają coś do ukrywania, to na pewno nie trzymają tego na wierzchu. Na tyle ich już poznałem.

— A może chce pan, abym mu towarzyszył?

— Nie, dziękuję bardzo, idę niedaleko i zaraz wracam.

Ruszyłem wolno w stronę hangarów. Pośród nowych budynków z łatwością odnajdywałem stare. Niby te same, a jednak obce.

Patrzyłem zamyślony na nieco w dole, jak gdyby w kotlinie leżące pasy startowe, dawniej przebiegała tu chytrze wymalowana „rzeczka" z ciemnymi plamami „zarośli", a i hangary były pstrokate. Nie dostrzegłem już dispersalu, ani naszych przeciwodłamkowych wnęk zwanych boksami. Teren uporządkowany, nieco dalej wiele nowych budynków.

Przebiegłem wzrokiem po okalającym lotnisko betonowym perymetrze. Kiedyś dywizjon, jak zwykle, gęsiego kołował na start. Po wylądowaniu z dalekiego i trudnego lotu bojowego nowo przybyły dowódca eskadry, kpt. Głowacki, zrobił mi awanturę za zbyt dużą odległość przy kołowaniu na start. Zdziwiony, tłumaczyłem, zgodnie z prawdą, że mając zbyt niskie ciśnienie w hamulcach nie chciałem ryzykować, tym bardziej, że był wiatr.

— To na pana inny, specjalny wiatr wieje! — pieklił się nadal. Zgniewało mnię to nie na żarty i dopiero udobruchał kolega, który zaciągając z wileńska, szepnął do ucha.

— Znaczy sja pamięć u niego wysmienita...

Szkoda, że nie ma dispersalu, chętnie odwiedziłbym stary barak, w którym raz po raz nerwowo ziewając, tyle zdrowia człowiek stracił w oczekiwaniu na loty. Później, choćby i na 10 tysiącach metrów, za morzem, to już co innego, ale tu na ziemi... Skoro tylko wyjrzało zza porannej mgły słońce, wynosiliśmy fotele przed barak. Pewnego ranka Bruno Kudrewicz oświadczył, jakoby uchodził za mistrza nad mistrze w rzucaniu nożem, co ponoć przynieść mu miało sławę wodza potężnego szczepu Siuksów. Poruszyło nas to do głębi. Rzuciliśmy Siuksowi wyzwanie i uzbrojeni w finki oraz noże kuchenne, stanęliśmy do zawodów przy tylnej ścianie baraku, wzbudzając zainteresowanie mechaników i zgorszenie co poniektórych bladych twarzy nie biorących udziału w zabawie. Wódz, ale ten prawdziwy, dowódca dywizjonu, także był zgorszony i upomniał słowami:

— Dewastujecie mienie społeczne mocarstwa i osłabiacie potencjał wojenny Sprzymierzonych! Patrzcie panowie jak ta ściana wygląda! Gdyby was Niemcy mogli widzieć, przestaliby się was bać.

To tu, przed dispersalem, stokrotnie unikał śmierci mój psiak „WAAFI", który ze stoicką nonszalancją przechodził milimetry pod pracującymi śmigłami, aż mu się szczeciniasty włos jeżył, a nam patrzącym ciarki przechodziły po plecach.

To tu, po wylądowaniu, jeszcze przed wejściem do środka, piloci gromadzili się dyskutując, jakże często próbując ustalić okoliczności w których zginął kolega, a oficer Intelligence notował skrzętnie każdą uwagę odnośnie Niemców, artylerii czy posłyszanych rozmów w radiu.

Obok baraku stały także nasze przedziwne samochody prywatne. Całe konsylium najlepszych speców w otoczeniu grupki pilotów w żółtych maewestkach — głowiło się nad przerastającym ich możliwości problemem, jak zagwarantować właścicielowi możność wyjazdu na urlop. Pomnę jak sam oficer techniczny dywizjonu zabierał głos:

— Za bramę wyjedziesz na pewno, dalej nie ręczę...

A jeśli ktoś proponował pożyczenie swojego samochodu, nieszczęsny urlopowicz odpowiadał zrezygnowany.

— Bracie... twój wóz jest dwa razy cięższy do pchania...

Ponad lotniskiem przeleciała szóstka zgrabnych, małych śmigłowców, w nie mniej zgrabnym szyku. Lecz nie to mi zaimponowało, a szybkość. Jeszcze nigdy nie widziałem śmigłowców o takim szwungu! Wprost piekielnym, toteż od razu skojarzyły się z czarownicami na miotle i z piekła rodem. Na pewno miały grubo ponad 300 km/godz. A szumu narobiły na całą okolicę, płosząc ptaki i chyba ludzi.

Po obu szosach przylegających do Northolt nieprzerwanym sznurem pędziły samochody. „Za moich czasów" spokojnie tu było. Przez zabarykadowane zaporami przeciwczołgowymi szosy z rzadka tylko przejeżdżały lory wojskowe.

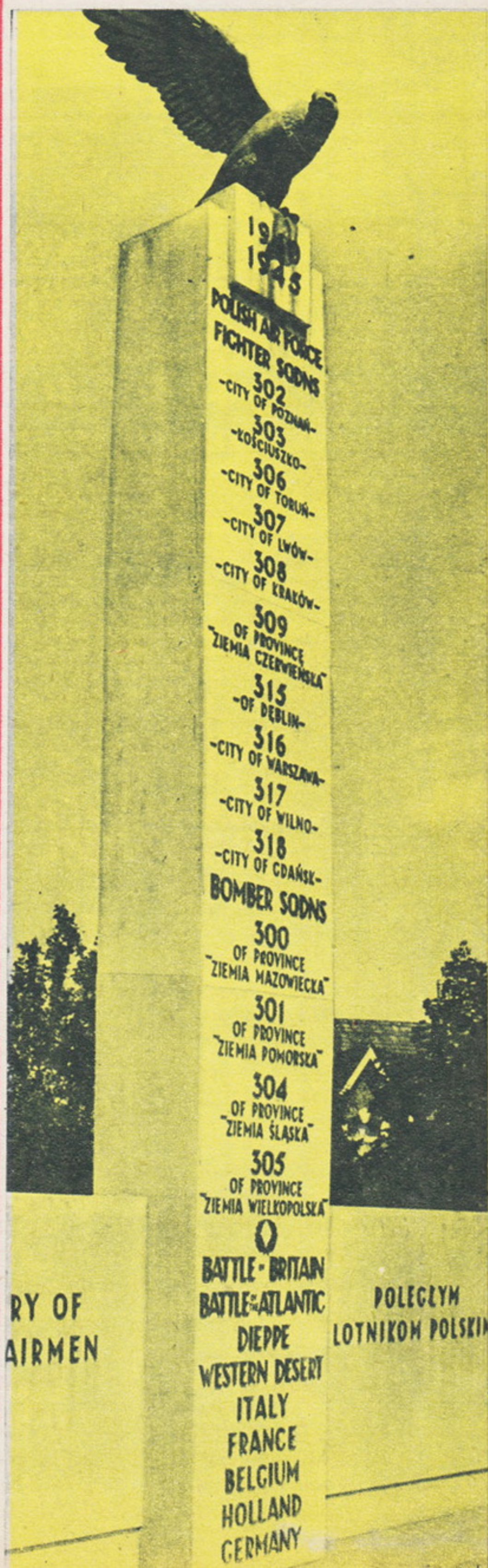
Wieczorami, o ile nie było lotów nocnych, spotykałem się z Jeanne w umówionym miejscu zaciemnionego lotniska. Wyruszaliśmy na długie spacery, właśnie wzdłuż obu tych szos. Snuliśmy piękne wizje szczęśliwej przyszłości, oboje nie będąc zbyt pewni czy przeżyję dzień jutrzejszy. Może właśnie dlatego marzenia nasze tyle miały uroku. Nie różniły się niczym od marzeń setek tysięcy żołnierzy, ale tu, w Northolt, na wspólnym lotnisku, nabierały szczególnego dla mnie znaczenia. Dużo później zrozumiałem dopiero jak bardzo mobilizująco oddziaływały. Będę walczył i muszę przeżyć! Niemożliwe, abym miał głupio zginąć, kiedy mam Jeanne uczyć jazdy na nartach w Zakopanem...

Z perspektywy wielu lat widzę jak prozaicznie ludzie i ja sam niekiedy podchodziłem do życia. Pokpiwano z biednej Jeanne, kiedy słysząc huk przelatujących dywizjonów wybiegała z jadalni nawet w trakcie podawania do stołu, aby liczyć lądujące samoloty. W tonie wymówki prosiłem, aby nie ośmieszała mnie wobec kolegów. Nie doceniałem także uporu z jakim nosiła na mundurze WAAF orzełka polskiego, pomimo stałych upomnień ze strony jej przełożonych, służbistek w spódnicach.

Świeciło słońce i wiosenne niebo pokryte kłębkami cumulusów sprawiało, że patrząc na lotnisko, wierzyć się nie chciało ile tygodni w roku jest ono spowite gęstą mgłą. Zresztą, rozrzedzona mgła, mist, zalegała nad tą częścią południowej Anglii przez większość dni pogodnych. Zamaskowane i zamglone niewielkie lotnisko trudno było odszukać z powietrza, wśród mozaiki pól i poletek poprzetykanych skupiskami miasteczek o identycznych regularnych uliczkach i jednopiętrowych domkach.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

Pomnik ku czci poległych lotników polskich w Northolt. Zdjęcie: B. Kowalski



SAMOLOTY Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY



JUNKERS JU-87B

Rankiem 1 września 1939 r. został zestrzelony pierwszy samolot w II wojnie światowej. Był to P-11 kpt. Medweckiego z 2 pułku krakowskiego (121 esk.). Dokonał tego z zaskoczenia, podczas startu polskiej eskadry, niemiecki pilot samolotu Ju-87. W kilka minut później (godz. 5.20) por. Gnyś z tego samego pułku dopędził ten sam zespół samolotów Ju-87 i zestrzelił pierwszy samolot niemiecki w II wojnie światowej. Był to również Ju-87.

We wrześniu 1939 r. przeciwko Polsce Niemcy użyli 9 grup (odpowiednik dywizjonu), razem ok. 250 samolotów Ju-87. Podczas działań bojowych tylko 31 (według zachodnich źródeł) zostało zestrzelonych przez polskich myśliwców i przez polską artylerię plot. Z powodu słabej obrony plot. Ju-87 powodowały duże straty wśród cofających się wojsk i wśród uciekającej ludności cywilnej, a także podczas oblężenia Warszawy. Podobnie działały Ju-87 podczas kampanii francuskiej, gdzie znów zetknęli się z nimi polscy piloci. Jednak już podczas wycofywania wojsk angielskich z Dunkierki, w spotkaniach z „Hurricane'ami" i „Spitfire'ami", Ju-87 poniosły znaczne straty. Po pierwszych bombardowaniach wyspy w „Bitwie o Anglię" i po ciężkich stratach zostały wycofane na teren śródziemnomorski. Ju-87B atakowały też wojska alianckie (m.in. polskie) w Tobruku w 1941/42 roku oraz radzieckie w 1941/43 r.

Ju-87 „Stuka" (Sturzkampfflugzeug — bombowiec nurkujący) został zaprojektowany przez H. Pohlmanna w 1934 r. Pierwszy prototyp odbył lot wiosną 1935 r. jeszcze z angielskim silnikiem R.R. Kestrel-V. Następne prototypy miały silniki niemieckie z rodziny „Jumo". Po wypróbowaniu kilku prototypów rozpoczęła się na początku 1937 r. produkcja seryjna rodziny „A". 3 samoloty Ju-87 A1 zostały skierowane do Hiszpanii jako część faszystowskiego legionu „Condor". Na początku 1938 r. opracowano wersję Ju-87B1 z silnikiem Jumo-211A o mocy 1 000 KM i później Ju-87B-2 z silnikiem Jumo-211Da. W latach 1937—1941 wyprodukowano ponad 2 000 Ju-87A i Ju-87B.

Konstrukcja całkowicie metalowa, o wytrzymałości dopuszczającej loty nurkowe. Kabina dwumiejscowa (pilot + tylny strzelec). Skrzydła o charakterystycznym wygięciu („W"), dwudźwigarowe. Wewnętrzna konstrukcja oparta na patencie Junkersa: keson między dźwigarami tworzyła z góry i z dołu blacha falista pokryta z zewnątrz niepracującą gładką blachą. Pod krawędzią natarcia zamontowana syrena, wyjąca podczas lotu nurkowego (atak psychologiczny). Na stronie dolnej skrzydeł — zaczepy bombowe. Podwozie stałe z owiewkami.

Napęd: Silnik rzędowy (odwrócone „V") chłodzony wodą Jumo-211 Da o mocy max. 1 200 KM.

Uzbrojenie: 2 k. masz. MG-17 (kal. 7,9 mm) w skrzydłach po obu stronach kadłuba, 1 ruchomy MG-15 (kal. 7,9 mm) w tylnej kabinie. Na zaczepach pod skrzydłami 1 000 kg bomb.

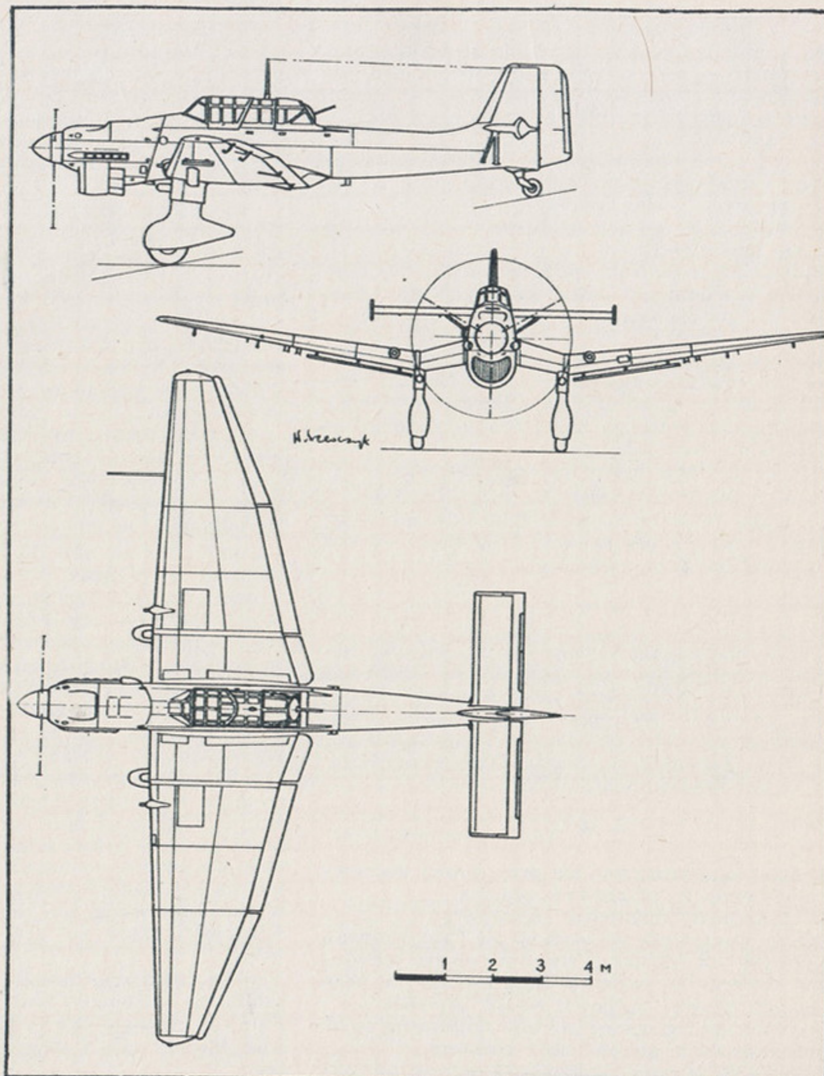
(W. S.)

DANE TECHNICZNE

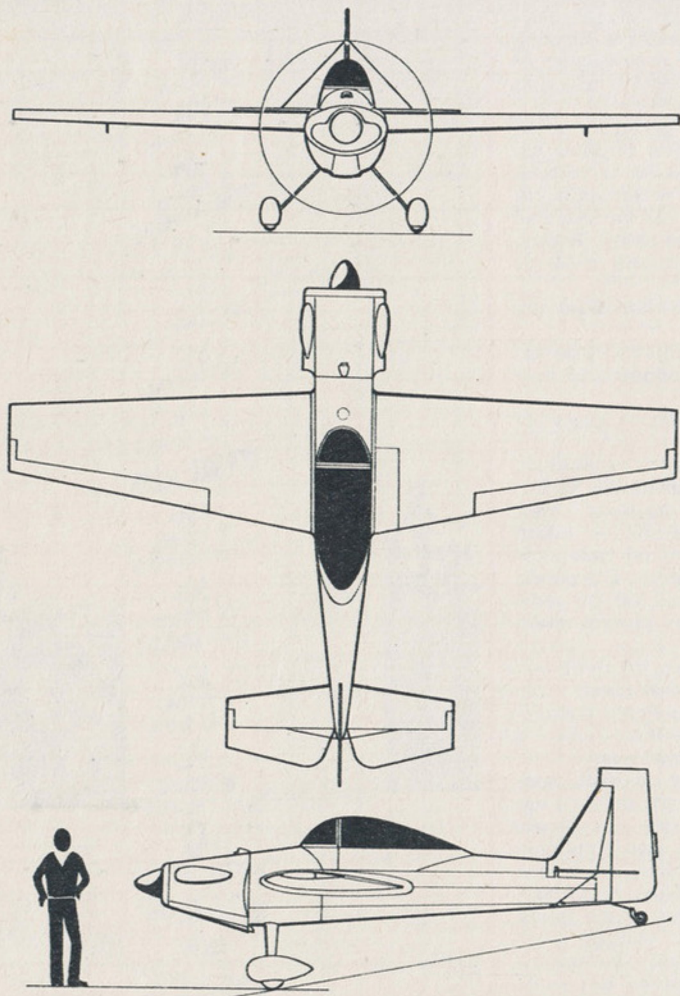
Wymiary: Rozpiętość — 13,8 m, długość — 11,0 m, wysokość 3,9 m, pow. nośna — 31,9 m².

Masy: Masa własna — 2 750 kg, masa użyteczna — 1 500 kg, masa całkowita max. — 4 250 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 380 km/h, prędkość przelotowa — 280 km/h, pułap — 8 000 m, zasięg — 600 km.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



STEPHENS „AKRO"

Akrobacja lotnicza staje się coraz bardziej wyspecjalizowanym rodzajem sportu. Wiązanki figur wykonywane przez mistrzów są coraz bardziej skomplikowane i coraz trudniejsze. Rosną też wymagania stawiane nowoczesnym zawodniczym samolotom akrobacyjnym. Muszą one dysponować znacznym nadmiarem mocy i możliwie dużą symetrią wykonywania manewrów odwróconych. Dotychczas stosowane do zawodów w akrobacji modyfikowane samoloty sportowe i treningowe obecnie nie nadają się już do tego celu. Konieczne jest projektowanie specjalnych konstrukcji o celowo dobranych własnościach. Jedną z takich konstrukcji jest oblatany w 1967 r. amerykański samolot akrobacyjny „Akro", zaprojektowany przez C. L. Stephensa i przystosowany do budowy amatorskiej. Samolot ten pomimo prototypowej budowy zaliczany jest obecnie do ścisłej czołówki akrobacyjnych samolotów zawodniczych.

Stephens „Akro" jest jednomiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym średniopłatem konstrukcji mieszanej. Samolot został zaprojektowany na przeciążenie +12, —11, ale próby przeprowadzono tylko do +7, —6.

Skrzydła niedzielone, o obrysie trapezowym, bez wzniosu i bez skosu. Profil NACA 23012. Konstrukcja drewniana jednodźwigarowa, z kesonem noskowym i dźwigarkiem przedlotkowym. Główny dźwigar pełny, z lamelowanego drewna świerkowego. Lotki odciążone aerodynamicznie odznaczają się dużą długością. Klap brak. Kadłub ma konstrukcję kratownicową, spawaną z rur stalowych. Pokrycie od góry laminatowe, po bokach i od dołu z tkaniny syntetycznej. Kabina pilota zakryta kroplową owiewką z pleksi, odsuwaną do wsiadania do tyłu. W podłodze kabiny jest okno do obserwacji ziemi.

Usterzenie klasyczne o profilach płaskich, wykonane z rur stalowych i kryte płótnem. Statecznik poziomy przestawiany, usztywniony cięgnami z drutu. Stery odciążone masowo.

Podwozie klasyczne o wolnonośnych sprężystych goleniach. Przednie koła osłonięte owiewkami i wyposażone w hydrauliczne hamulce tarczowe. Tylne kółko samonastawne.

Silnik tłokowy Lycoming AIO-360 A1A o mocy 180 KM przystosowany do lotów odwróconych. Śmigło dwułopatowe, średnicy 1,9 m, metalowe nieprzestawialne w locie, ale może być ustawione na ziemi na żądaną charakterystykę. Zbiornik paliwa w kadłubie (120 l. max.).

(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,47 m, długość — 5,82, wysokość — 1,75 m, pow. nośna — 8,7 m², wydłużenie — 6,3.

Masy: Masa własna — 376 kg, masa całkowita — 500 kg, obciążenie pow. — 57,5 kg/m², obciążenie mocy — 2,8 kg/KM.

Osiągi: Prędkość dopuszczalna — 354 km/h, prędkość max.— 274 do 305 km/h, prędkość przelotowa — 201 km/h, prędkość przeciągnięcia — 90 km/h, wznoszenie — 15 m/s, pułap — 6 000 m, zasięg — 560 km, rozbieg — 60 m, start na 15 m — 120 m, lądowanie znad 15 m — 450 m, dobieg — 180 m.





■ **Rekord** międzynarodowy w przelocie po trasie trójkąta 100 km ustanowił 18 lipca br. amerykański szybownik Ken Briegleb z El Mirage. Na szybowcu „Kestrel-17" osiągnął on średnią prędkość 165,42 km/h. Tym samym Briegleb wymazał z tabeli rekordów wyczyn zachodnioniemieckiego pilota Klausa Holighausa, który ustanowiony był w dniu 14 sierpnia 1973 r., na szybowcu „Nimbus — II". Ciekawostkę stanowi, iż dotychczasowym posiadaczem rekordu USA na tej trasie był Ross Briegleb, orat Kena.

*

■ **Lee Tuwee,** amerykańska szybowniczka, pobiła na „Kestrelu — 17" (na tej samej trasie co Briegleb i tego samego dnia) dotychczasowy kobiecy rekord międzynarodowy włoskiej pilotki Adeli Orsi — 120 km/h (17. 8. 73), przelatując trasę trójkąta 100 km z prędkością 123,80 km/h.

*

■ **Tragicznie** zakończyła się próba przelotu balonem nad Atlantykiem, jaką przedsięwziął 6 sierpnia br. amerykański pilot Robert Berger. Wystartował on z Lakehurst w stanie New Jersey, z zamiarem dotarcia do Paryża. Wkrótce po starcie, z niewiadomych przyczyn, balon runął na ziemię, a Robert Berger poniósł śmierć. Podjęta przez Bergera próba przelotu balonem nad Atlantykiem była już trzecią z kolei w ciągu ostatniego roku. Przed rokiem pierwszą, nie udaną probę podjął Bob Sparks. Drugi pilot, Thomas Gath, zaginął na Atlantyku w lutym br.

*

■ **W Madrycie,** na lotnisku Barajas, radziecka centrala handlu zagranicznego Aviaexport zaprezentowała specjalistom hiszpańskim i licznie przybyłej publiczności samolot Jak-40 i śmigłowiec Mi-8.

*

■ **Brytyjskie** zakłady lotnicze BAC zaproponowały Japonii wspólną budowę nowego samolotu pasażerskiego, bazując na gotowych już elementach pochodzących z angielskiego samolotu BAC-111 i japońskiego Kawasaki C-1. Pertraktacje trwają. Współpracę z Japończykami w dziedzinie budowy samolotów pasażerskich chcą również nawiązać Hiszpanie.

*

■ **Na gigantycznej,** 12-etapowej trasie transamerykańskiego rajdu szybowcowego „The 1974 Smirnoff Sailplane Derby" (1—14 maja) walczyło o zwycięstwo 7 pilotów USA: Danny Pierson na „Diamant-18", Hannes Linke na „Kestrel-17", Ken Briegleb na „Kestrel — 17", Bill Holbrook na „Libelle", Karl Striedieck na ASW — 15, Ross Briegleb na „Concept — 70" i Richard Schreder na RS—15. Zwyciężył Holbrook, przed Linkem, Kenem Brieglebem, Striedieckiem, Piersonem, Rossem Brieglebem i Schrederem. Trasa liczyła 2900 mil i wiodła z Los Angeles przez Las Vegas, Phoenix, Las Cruces, Odessę, Dallas, Tulsę, St. Louis, Indianapolis, Akron, Pittsburgh, Frederick — do Waszyngtonu.

*

■ **80 samolotów** stanęło na starcie 16-tego rajdu południowo-zachodniej RFN, jaki odbył się w czerwcu br. Zwyciężyła załoga Windmüller — Illig na samolocie Piper PA-28. Druga z kolei załoga leciała również na samolocie Piper PA-28, trzecia na Cessna-150.

*

■ **55 pilotów** (44 w klasie standard i 11 w klasie otwartej) wzięło udział w międzynarodowych górskich zawodach szybowcowych w Vinon (Francja), jakie odbyły się w dniach 30 czerwca — 9 lipca br. Rozegrano 8 konkurencji: 7 trójkątów (od 214 do 362 km) i 1 do cel—powrót 318 km. W klasie standard zwyciężył pilot z RFN — Ernst Peter na szybowcu „Libelle", w klasie otwartej Francuz Maurice Delvigne na szybowcu „Nimbus — 2".

*

■ **O 14,5 mln funtów** zwiększyły się wpływy z eksportu samolotów brytyjskiego koncernu BAC. Głównie eksportowano myśliwce „Lightning" oraz szturmowce „Strickemaster" i „Jaguar".

*

■ **Specjalną** jednostkę powietrznych stawiaczy min utworzono w lotnictwie japońskim. Dysponuje ona śmigłowcami Kawasaki-Vertol KV — 107—II, produkowanymi w Japonii z licencji amerykańskiego średniego śmigłowca transportowego Boeing—Vertol CH — 46.

*

■ **Sensacją** zakończyły się szybowcowe mistrzostwa francuskiego lotnictwa wojskowego w Romorantin (10—22 czerwca br.). Otóż obok 26 zawodników, wywodzących się z jednostek wojskowych, stanęło na starcie zawodów trzech zaproszonych cywilów: piloci Francois Henry, Francois Hersen i Robert Geskis. Po ośmiu konkurencjach, w klasie otwartej zwyciężył Geskis, zaś w klasie standard — Henry. Trzeci cywil, Hersen, ulokował się na trzecim miejscu w klasie standard.

*

■ **Próby** przelotu po trasie trójkąta 700 km dokonali dwukrotnie dwaj piloci szybowcowi RFN — Walter Neubert i Reinhold Stuhr. W dniu 19 maja — lądowali oni tylko 5 km przed metą i 17 czerwca br. — 20 km przed linią mety.

*

■ **Na lotnisku** Le Bourget pod Paryżem odbył się drugi z kolei międzynarodowy festiwal filmów lotniczych i astronautycznych (17—19. VI. 74). Patronat nad festiwalem objęło stowarzyszenie francuskich dziennikarzy lotniczych. Wyświetlono ogółem 60 filmów, podzielonych na 6 kategorii: 1 — filmy popularyzujące ogólnie lotnictwo i kosmonautykę, 2 — propagujące podróże, sport i turystykę lotniczą, 3 — z zakresu informacji technicznej i przemysłowej, 4 — mówiące o zawodzie lotniczym, 5 — o problemach bezpieczeństwa i higieny pracy w lotnictwie, 6 — różne. Wielką nagrodę festiwalu zdobył film angielski pt. „Wings + Things", w artystycznej formie mówiący o makietach latających.

*

■ **W Amiens** (Francja) odbyły się w czerwcu br. zawody w akrobacji samolotowej o puchar Francisa Desavoix. Wzięło w nich udział 13 pilotów. Zwyciężył Andre Serre, przed Chotardem i Ballinim. Zawodnicy latali na samolotach CAP—10, Zlin i Stampe.

*

■ **Włoskie** lotnictwo wojskowe otrzymało 12 samolotów szkolnych MB-326 E. Jest to ulepszona wersja samolotu MB — 326, których we włoskim lotnictwie jest ogółem 100. **(z)**

*

■ **Według szacunkowych obliczeń** ICAO, cywilne lotnictwo — pozakomunikacyjne świata, określane mianem lotnictwa użytku ogólnego (aviation generale), rozporządza obecnie ponad 200 tysiącami samolotów. W roku ubiegłym wykonało ono przeszło 33 mln godzin, a lotów — o 7% więcej niż w roku 1972. W tym samym czasie ogólna ilość godzin lotów towarzystw zajmujących się przewozem lotniczym osiągnęła 127 mln. Ponad 80% godzin lotu lotnictwa użytku ogólnego wykonanych było w celach prywatnych. Lotnicze usługi gospodarcze, głównie dla rolnictwa, szacuje się na 5,2 mln godz.

*

■ **W Stanach Zjednoczonych** znajduje się ogółem 11 340 lotnisk (w roku 1960 było ich 6 881), w tym 518 włączonych jest do sieci regularnych.

*

■ **Port nowojorski** J. F. Kennedy obsługuje codziennie średnio 50 tys. pasażerów. W godzinach szczytu startuje tam lub ląduje 85 samolotów.

*

■ **„Aeroflot",** posiadający — 3358 linii regularnych, w tym 270 nowych — spodziewa się przewieźć w roku bieżącym 87,5 mln pasażerów.

*

■ **Jugosłowiański JAT** planuje otwarcie, wspólnie z towarzystwem „Qantas", linii z Belgradu do jednego z miast Australii.

*

■ **W Paryżu** powstało towarzystwo „Jupiter", stawiające sobie za cel uruchomienie lotów wahadłowych między paryskimi portami lotniczymi Orly i Charles-de-Gaulle. Towarzystwo zakupiło 6 samolotów Fokker F-27.

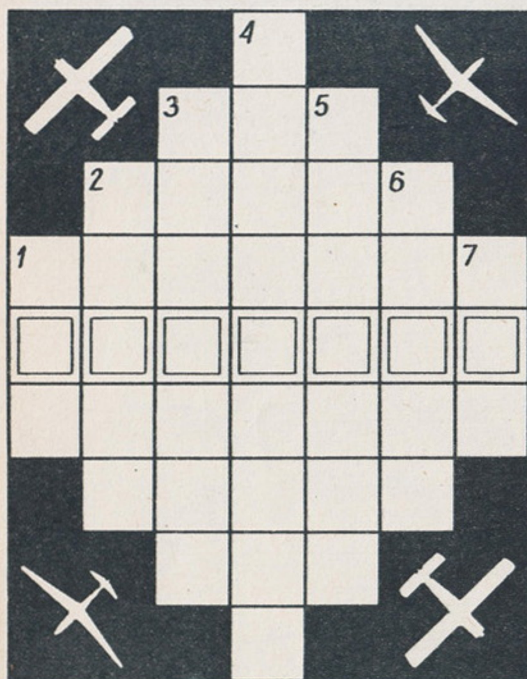
*

■ **Na publikowanej** przez prasę zachodnią liście zamówień na nowe samoloty znalazły się ostatnio czechosłowackie linie lotnicze CSA, którym przypisuje się zamówienie w Związku Radzieckim 2 samolotów naddźwiękowych Tu-144.

(O)



(„Flugsport")



LITERÓWKA

Do literówki należy wpisać pionowo siedem wyrazów o podanych znaczeniach. Środkowe litery tych wyrazów, czytane poziomo, dadzą rozwiązanie literówki.

Znaczenie wyrazów: 1 — klub zrzeszający polskich publicystów lotniczych 2 — ruchome części stateczników; 3 — lotnisko podmoskiewskie; 4 — oświetla drogę lądowania samolotu; 5 — pierwsza latająca na samolocie kobieta; 6 — może być spadochronowa lub kontroli ruchu lotniczego; 7 — system lądowania według przyrządów.

Opracował:

JANUSZ PALACZ

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 22 września br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: **ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**



SZKOLENIE LOTNICZE

Piotr Sajan — Świdnica, Jerzy Balcerowski — Sierpc, Maria Pacuszka — Jeleśnia, Zbigniew Augustyn — Łęki Dolne, Tadeusz Hryń — Hurko, pow. Przemyśl. Odpowiadamy na pytania dotyczące szkolenia lotniczego.

Nie ma w Polsce cywilnej szkoły pilotów. Podstawowe szkolenie lotnicze odbyć można jednak w aeroklubach regionalnych. Na szkolenie samolotowe przyjmowani są jednak tylko ci kandydaci, którzy przedtem wyszkoleni zostali na szybowcach. Na szkolenie lotnicze w powietrzu przyjmowani są uczniowie i absolwenci szkół średnich, którzy ukończyli 16 lat i posiadają dobre zdrowie. Niezbędna jest także zgoda rodziców lub prawnych opiekunów. Po ukończeniu 18 lat zgoda taka nie jest potrzebna. Na szkolenie lotnicze w aeroklubach przyjmowani są chłopcy i dziewczęta.

Dziewcząt nie przyjmuje się tylko do lotniczych szkół wojskowych.

Kandydaci do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej nie muszą mieć poza sobą praktycznego szkolenia lotniczego, chociaż jest ono mile widziane. Kandydaci na pilotów wojskowych, po zdaniu egzaminów wstępnych do WOSL, przechodzą podczas wakacji wstępne szkolenie samolotowe w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, które odbywa się w wyznaczonych aeroklubach regionalnych.

Szkoła Szybowcowa „Żar" podlega obecnie Aeroklubowi Bielsko-Bialskiemu i nie przyjmuje podań o przyjęcie na szkolenie lotnicze. Szkolenie takie prowadzi jednak Aeroklub Bielsko-Bialski, do którego powinni się zgłaszać kandydaci na pilotów. Adres: **Bielsko-Biała, ul. Cieszyńska 325 (lotnisko).**

Na życzenie podajemy też adres Aeroklubu Mieleckiego: **Mielec, lotnisko.**

DZIĘKUJEMY

Za pozdrowienia z wakacji dziękujemy harcerzom, uczestnikom operacji „Bieszczady 40" oraz obozu modelarskiego ZHP Wrocław i Aeroklubu Wrocławskiego.

PRACA

Piotr Kuśnierz — Zabrze. W sprawie ewentualnego podjęcia pracy w lotnictwie sanitarnym radzimy zgłosić się bezpośrednio do miejscowego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego — **Katowice, lotnisko Muchawiec.**

ZDJĘCIA

Mirosław Rybus — Kobylanka. Nie wysyłamy zdjęć. Prosimy w tej sprawie zgłosić się do Aeroklubu PRL — **00-071 Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55.**

ROZRYWKI UMYSŁOWE

Janusz Rutkowski — Ćmielów. Z nadesłanych rozrywek umysłowych nie skorzystamy.

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00—023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa
Komunikacji i Łączności
telefon: 45-00-61
ul. Kazimierzowska 52
02-546 Warszawa,

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY – redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI – zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI – sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW SZYMAŃSKI – redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ – redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie – 156 zł, półrocznie – 78 zł, kwartalnie – 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch" w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1–6–100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00–839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00–840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1–6–100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00–839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02–546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rekopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa, Miedziana 11. Podpisano do druku 23.VIII.1974 r. Zam. 6732. W-60

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

GODŁO WYPRAWY

Tak wyglądało godło wyprawy kosmicznej w stacji orbitalnej „Skylab-II".



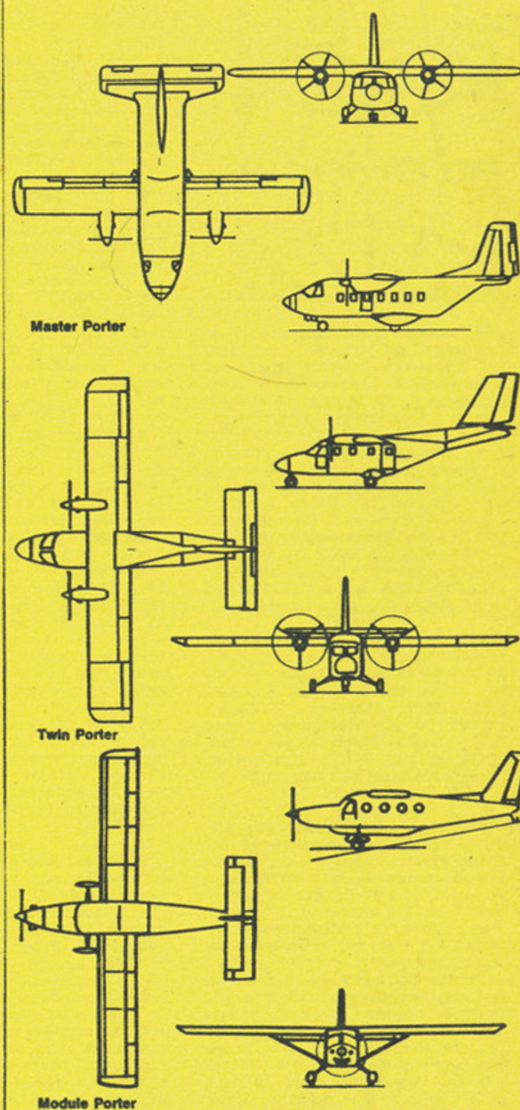


SYMULATOR SKOKU

Oto naziemny symulator ratowniczego skoku spadochronowego przy użyciu foteli wyrzucanych samolotów czechosłowackich Aero L-29 i L-39. Urządzenie składa się z przedniej kabiny samolotu L-39, pulpitu sterowniczego instruktora (odległego ok. 10 m) oraz składanej pionowej stalowej prowadnicy szynowej nachylonej pod kątem 15°. Napęd fotela — ładunkami pirotechnicznymi. Czas powtarzania „skoku" — 4 min., opadanie — ok. 0,5 m/s. Masa urządzenia — ok. 1 250 kg, wysokość — 8,1 m, długość — 4,4 m, szerokość — 2,4 m. Żywotność — 10 000 skoków. Łączność telefoniczna instruktor—uczeń.

NOWA RODZINA „PORTERÓW"

Szwajcarski samolot wielozadaniowy Pilatus PC-6 „Porter" znany jest od ok. 10 lat na całym świecie. Jednosilnikowe „Portery" (ponad 350) latają z silnikami tłokowymi i turbośmigłowymi. Obecnie przewiduje się produkcję nowej szwajcarsko-zachodnioniemieckiej rodziny „Porterów" wyłącznie z silnikami turbośmigłowymi: jedno- i dwusilnikowych. PD-1 „Master Porter" z 2 silnikami po 1 120 KM ma przewozić 24—30 pasażerów lub 16 noszy. Prędkość przelotowa — 400 km/h, pułap — 8 500 m, zasięg — 2 400 km, rozbieg — 245 m, dobieg — 150 m.



„MONSIEUR CARAVELLE"



Niedawno odszedł na emeryturę francuski inżynier Pierre Satre (63 lata), znany pod przezwiskiem „Monsieur Caravelle" (pan Caravelle). Był on twórcą słynnego odrzutowego samolotu pasażerskiego SE-210 „Caravelle" (1955 r.), którego układ (silniki w tyle kadłuba) zrewolucjonizował światową myśl konstruktorską i jest powtarzany w wielu samolotach cywilnych i wojskowych. Był też konstruktorem samolotów: SE-2100 „Armagnac", SE-2300, SE-2310, SE-2410 „Grognard", SE-212 „Durandal". Za „Caravelle" otrzymał Wielki Złoty Medal FAI.



ODRZUTOWIEC PASAŻERSKI

Przekrój perspektywiczny przedstawia jeden z najbardziej znanych odrzutowych samolotów pasażerskich świata — Boeing-707, tym razem w wersji „320". Cztery silniki JT-4A10 po 7 640 kG ciągu każdy. Liczba pasażerów — 131 do 189. Rozpiętość — 43,40 m, długość — 46,60 m, pow. nośna — 269 m². Masa własna — 51 000 kg, masa użyteczna — 25 900 kg, masa całkowita — 141 400 kg. Prędkość przelotowa — 870 km/h, pułap przelotowy — 7 500 do 12 000 m, zasięg — 7 500 km, długość startu na 15 m — 3 100 m, długość lądowania znad 15 m — 2 200 m.

Zdjęcia i rysunki: „Replies", „Flight", „Aviation Magazine", „Aerokurier", „Der Flieger".